D. Göttingen 1914.

H. Hahn.

Das Meer und die Seefahrt in der altfranzösischen Literatur

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT

DER

GEORG-AUGUST-UNIVERSITÄT ZU GÖTTINGEN,

VORGELEGT

VON

WILHELM FRAHM.

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

Göttingen.
Druck von Friedrich Haensch.
1914.

Tag der mündlichen Prüfung: 20. Mai 1914.

Referent: Herr Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Stimming.

Meinen Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548101_0009

Vorwort.

Kaum ein Kapitel der Kulturgeschichte des Mittelalters ist so dunkel wie das des Seewesens. Bis zum 16. Jahrhundert ist die Überlieferung überaus dürftig, nicht einmal über die Schiffe des Columbus weiß man Genaues. Eine andere Schwierigkeit liegt darin, daß die Historiker und Philologen selten ausreichende technische Kenntnisse haben, während die Seeleute, die sich mit der Marinegeschichte beschäftigen, meist nicht genügend historisch und philologisch vorgebildet sind. Beiden Forderungen werden die Werke Jal's gerecht, die trotz ihres Alters immer noch an erster Stelle mitgenannt werden müssen. Fast alle Abhandlungen gründen sich auf alte Urkunden. Da aber diese nicht ausreichen, so hat man Abbildungen auf alten Siegeln zu Hilfe genommen. Die Literatur jener Zeit haben nur wenige Verfasser benutzt, obgleich das Material, welches sie liefert, den Siegeln, deren Zuverlässigkeit meiner Ansicht nach überschätzt wird, an Wert mindestens gleichkommt. Diese Lücke möchte die vorliegende Arbeit ausfüllen, soweit es die altfranzösische Literatur betrifft. Anspruch auf Vollständigkeit kann das aus ihr gewonnene Bild natürlich nicht machen; in einigen Punkten wird es vielleicht sogar vor den tatsächlichen Verhältnissen abweichen, dennoch hoffe ich, daß es zur Erkenntnis des mittelalterlichen Seewesens beitragen wird. Zum Schluß möchte ich Herrn Geheimrat A. Stimming, der mich in philologischen Fragen stets bereitwillig unterstützte, meinen aufrichtigen Dank aussprechen, ebenso den Herren A. Beck und E. Böters, die mir bei technischen Schwierigkeiten hilfreich zur Seite standen.

I. Das Meer.

A) Die Stellung der Altfranzosen zum Meer im Allgemeinen.

Die Franzosen des Mittelalters standen in keinem so engen Verhältnis zum Meere wie etwa die Skandinavier oder ihre Nachbarn, die Engländer. Dies geringe Verständnis der See haben sie von den Kelten ererbt, denen die Seefahrt im großen und ganzen fremd war. Auch die Römer vermochten nicht, das Interesse an der See und der Schiffahrt zu wecken. Zwar hatten sie im Kanal eine Flotte, um den Verkehr mit Britannien aufrecht zu erhalten, und um ihre Kolonien gegen die Überfälle der Friesen und Sachsen zu schützen. Aber sie haben selbst nie Tüchtiges in der Seefahrt geleistet. Außerdem kamen ihre Seeleute meist vom Mittelmeer und kehrten nach abgeleisteter Dienstzeit auch wieder dorthin zurück, sodaß von einem in Gallien wirklich bodenständigen Seewesen nicht geredet werden kann. Die eigentlichen Begründer der französischen Marine sind die Normannen. Ihre nordische Heimat zwang sie förmlich zur Schiffahrt; denn das rauhe Gebirgsland gewährte nur spärlichen Lebensunterhalt, während die Küstengewässer einen gewaltigen Fischreichtum aufwiesen. Ihrer Kampfesnatur mußte das Ringen mit dem Meere außerordentlich zusagen. So pflegten sie denn die Schiffahrt auch nach ihrer Festsetzung in der Normandie weiter, was durch die politischen Beziehungen zwischen Frankreich und England sehr begünstigt wurde. Bis auf den heutigen Tag ist das nordische Element in den seemännischen Fachausdrücken des

Französischen zu spüren. In der altfranzösischen Zeit war das in noch viel stärkerem Maße der Fall, da das Mittelmeer seinen direkten Einfluß erst einige Jahrhunderte später ausüben konnte.

Die eben geschilderten Verhältnisse spiegeln sich deutlich in der Literatur wieder, nämlich insofern als die normannischen und anglonormannischen Denkmäler dem Seewesen einen viel größeren Platz einräumen als die der übrigen Dialekte.

Namen und Beiwörter.

Betrachten wir zunächst, welche Rolle das Meer ganz allgemein in der Literatur spielte.

Bei weitem das gebräuchlichste Wort für die See ist „mer". Selten kommen daneben auch noch andere Bezeichnungen vor.

So die Ableitung „marine", die sonst fast immer „Strand" bedeutet.

Tant comme il vit sus la marine *Pris. d'Al.* 1658.
Saillirent dedenz la marine *ib.* 2356.
Du boin duc Godefroy, qui passa la marine *Cygne R.* 17.

Das offene Meer wird zuweilen „palagre" (< lat. pelagus) genannt.

Autre föie fumez ja malbailli
Dedens la mer el palagre et el fil. *Amis* 2677.
De la terre s'empeint si prent a gouvrener,
Tant que il fu bien loins u palagre de mer *Doon* 331.
Jourdain 1122; *Madel.* 219; *Horn* 66; *ib.* 91.

Gewöhnlich heißt es aber „la haute mer".

S'iront flotant par haute mer. *Wilh. Engl.* 767.
En haute mer encontrent un dromon *Fouque* 15,13.
Cygne R. 4036; *Baud. I* 364.

Auch „haute eue de mer".

Or fu Jordains en haute eue de mer *Jourdain* 1136.

„hautaine":

Parmi le Far de mer autaine
M'estut passer. *Palerne* 8181.

Hier nur Epitheton ornans.

Einmal findet sich auch „mer maior".

Le mer maior alerent costoiant *Ansëis* 585.

Ebenso „parfonde mer“:

Trahez vos a parfunde mer,
Se vus volez vos cors salver. *Rou III* 1149.

Wir sind damit schon bei den Beiwörtern angelangt, die das Meer in der Literatur bekommen hat, und wollen nun gleich die übrigen anführen. Sie greifen immer ein charakteristisches Merkmal heraus. Am häufigsten ist das Beiwort „salzig“.

Ha! que ne les sorbist la mer salee! *Ducs I* 1283.
Qui maint en Aigremont qui siet sor mer salee
Maugis 362.
Troie 4592; *Galien* 117,43; *Florence* 523; *Doon* 4331; *Berthe* 1151; *Baud. XV*, 9; *Cygne R.* 1771 *u. öfter.*

Im Rolandslied findet sich das starke Particip „salse“.

Vers Engletere passat il la mer salse *Rol.* 373.

Ein anderes Attribut ist „bruiant“.

Il s'en va par la mer bruiant *Pris. d'Al.* 2107.
Entrent paien en mer bruiant *Diab.* 2967.
Galien 2,15; *Cygne R.* 3592; 15954; 17631; 18763.

Bei Baud. findet sich zweimal „ressognie“, d. h. „gefürchtet, furchtbar“.

Parmi le haute mer qui tant est resoignie
Baud. I 364.
En mer vont esquipant en la plus ressongnie
ib. IV 437.

und im Galien: antie.

Füir m'en couvendra dela la mer antie *Galien* 74,48.

Furcht und Abscheu vor dem Meere.

Sehr bemerkenswert sind die letzten Epitheta. Sie zeigen so recht, was der Altfranzose beim Anblick des Meeres empfand — Furcht. Sie beherrschte ihn derart, daß er fast gar keinen Blick für die Schönheit und Majestät des Meeres hatte. Selten wird der Reize der See gedacht, und auch dann nur kärglich.

La mer est desous bele, ou noe la baleine
Fouque 144,11.

Eine Wiese vor einem Schlosse wird gelobt

Qui d'illuec wet mer esgarder,
Plus biel ne puet nus hons trouver *Sone* 1465.

Benoît von St.-More versucht sogar, die schwer wieder

zu gebende und ständig wechselnde Färbung des Meerwassers zu schildern.

Parmi les undes de la mer
Verz e bloies, perses, oscures
Sen vunt a si granz alëures *Ducs* 27632.

Mitunter scheint man doch auch das Gewaltige, Großartige empfunden zu haben.

Et voit la mer qui dure tant
Que nus n'en puet vëir le fin *Parten.* 1620.

Aber der Dichter denkt dann gleich wieder an die schönen Dinge, die übers Meer kommen. Der reine Nützlichkeitsstandpunkt tritt uns im folgenden entgegen.

et quatre lieuwes de la mer,
Que tous li mondes doit amer,
Pour ce que bien fait a mainte ame *Fabl. VI* 54.

Ähnlich ist es bei Froissart: Alles ist zur Abfahrt bereit. Das Meer ist ruhig, und der Wind ist günstig, da vergleicht er es mit einem wohl ausgeruhten Pferde, das gern laufen möchte.

Cheminés, ce pouoit elle dire par figure, lyement et hardiement, je suis pour vous. Je vous mettray en havre et en port sans peril. *Froiss. XIII,* 150.

Aber auch hier klingt schon ein leiser Unterton der Furcht heraus. Meist beschränkt man sich darauf, seine Freude über die Ruhe und Ungefährlichkeit des Meeres zu bekunden.

Dormante mer unt e morte,
Chi a sigler lur ert forte. *Brand.* 895.

Et la mer fu peisible et coie *Wilh. Engl.* 2055.

Li venz baissa a l'avespree,
Mout devint queie mer salee,
N'i pareisseit onde ne rible,
De grant maniere esteit paisible. *Troie* 4591.

Benoit von St. More macht gar kein Hehl aus seiner Abneigung gegen das Meer.

La roche est plaine e dreite en haut,
A treis costez batent les ondes
De mer hisdoses e parfondes *Troie* 27480.

Wirklicher Abscheu spricht aus dem Traum der Florie im Cygne R. Godefroy befindet sich auf dem Meere und bekommt Durst:

Mais ung faus maronniers par sa losengerie
De l'iaue de la mer flairant de punaisie
Amere, orde et mauvaise, noire com cramelie
Abuvra mon seigneur qui tant a seignourie
Cygne R. 27687.

Nach dem Genuß des Meerwassers wurde er so krank, daß er starb. Dieser Traum soll ein Hinweis auf die bevorstehende Vergiftung Godefroys gewesen sein.

Auch Gaydon träumt,

Que Ferraus iert en mer en un chalant
Tout sans äide, n'i avoit estormant,
Plus de .M. ondes l'en aloient hurtant,
La nes ardoit et aloit esprennant,
Poisson divers l'aloient assaillant *Gayd.* 4534.

Das Ertrinken im Meere wurde als ein äußerst schrecklicher Tod angesehen.

Plus dolente ert de cuer que cil c'on en mer cale
Berthe 736.

Gefährlichkeit der Seefahrt.

Diese Abneigung ist durchaus erklärlich. In der Tat waren diejenigen, die sich dem Meere anvertrauten, in hohem Maße Gefahren ausgesetzt, und der Ausspruch:

Moult entre en grant peril et en pesme journee
Li hons qui entre en mer; trop doit estre doubtee
Ceste iauwe que tant est orible, longe et lee.
Baud. XV 21

hat durchaus seine Berechtigung.

Die Abhängigkeit von Wind und Wetter war sehr groß. Ein plötzliches Drehen des Windes und etwas bewegte See brachten die Seefahrer schon in Lebensgefahr. Sie befanden sich eigentlich immer in einer Kampfesstellung dem Meere gegenüber. Dieser Kampf mit den Elementen wird denn auch in der Literatur häufig und ausführlich geschildert.

B) Der Sturm.

Namen.

Der gewaltige Eindruck, den die Seestürme auf den Altfranzosen gemacht haben, zeigt sich schon in der großen

Zahl der Benennungen derselben. Am häufigsten erscheint wohl *torment* Vierge 4,18; Brut 6183; Troie 26382; ib. 27606; Blancand. 3161. oder *tormente* Nichol. 246; Brut 2525; Troie 3566; Florence 5376; ib. 5385; Lais Eliduc 816. Sehr oft finden sich aber auch *tempeste* Nichol. 238; Brut 2534; ib. 6178; ib. 6183; Eneas 188; ib. 269; Chipr. 199; und *orage* Nichol. 244; Troie 27606; Florence 5370. Aus dem Italienischen drang *fortune* ein: Anglure 289; Chipr. 132. Vereinzelt kommen vor: *tempiers* Troie 3562; Huon 4847; *orés* Brut 2538; Wilh. Engl. 2367; Huon 4848; *estorbillon* (abgeleitet von lat. turbo) Florence 5390; Parten. 7615; Abrej. 10466; *baquenas* (<?) St. Louis 182 und das dem Griech. entnommene *sifon* Chipr. 199. Dies letztere Wort bedeutet aber mehr Wasserhose:

arriva . . . . . que en son veage ot mout de tempeste de mer, que un sifon fery en sa nave que poy ne! la nea.

Schilderungen.

Die naturgetreuen Schilderungen sind immer nur kurz. z. B. bei Wace Brut 6178 ff. Es kommt eine Wolke heraufgezogen, die rasch den Himmel verdunkelt. Plötzlich bricht der Sturm los. Die Wogen werden wild aufgepeitscht und schlagen von der Seite ins Schiff. das dem Steuer nicht mehr gehorcht.

Auch der Dichter des Diab. weiß mit wenigen Worten das aufgeregte Meer zu veranschaulichen:

Car uns oribles vent qui vente
La mer en cel point si tormente
Que l'une onde sor l'autre tume,
Toute blançoie de l'escume *Diab.* 3385.

Von großer poetischer Kraft zeugen die Beschreibungen des Sturms in St. Gilles 776 ff.; Florence 5365 ff.; und Wilh. Engl. 2294 ff. Mit beredten Worten wird das Grausiggewaltige ausgemalt. Wie ein wütender Eber tobt der Sturm (Florence 5390). Machtlos sind die Schiffe ihm preisgegeben. Zitternd sehen die Insassen ihrem Ende entgegen.

Alle Dichter bemühen sich, den Sturm als das Furchtbarste und Schrecklichste von der Welt darzustellen. Es

gibt ja auch kaum atwas schrecklicheres, als ohnmächtig den Naturgewalten gegenüber zu stehen. Das Unerträgliche dieser Lage wird so recht im Ansëis zum Ausdruck gebracht:

Mout est fous ki chi entre;
A plaine tere vient mieus son cors defendre
Soit a X homes u a .XX. u a trente *Ansëis* 1218.

Den Äneas läßt der Dichter sagen, er wäre lieber bei der Einnahme Trojas umgekommen, als diese lange Gefährdung des Lebens auf der See zu ertragen (Eneas 235). In demselben Sinn äußert sich Benoît.

Qu'il n'i a cel si orgueillos
Qui o perdant un membre o dous
ne vousist mieuz estre en Cartage. *Troie* 27603.

Durch eine Fülle von Adjektiven sucht dieser Dichter die Wirkung seiner Darstellung zu erhöhen. Aber er erreicht gerade das Gegenteil. Diese Häufung der Epitheta schwächt nur den Eindruck, den er durch die Schilderung der Vorgänge selbst erreicht hat:

Dunc nos surst Eurus li venz
Od neifs, od pluies, od tormenz
Si noisables, si angoissus,
Si orribles, si perillus
Que la mer devint si enflee,
Si obscure e si reversee,
Si undeianz, si tenebrose,
Si braianz e si häinose,
Mustrout, tuz nos voleit sorbir. *Ducs II* 1705.

Ähnlich Troie 3562 und 27585.

Schematismus.

Den meisten Beschreibungen fehlt aber doch die Ursprünglichkeit und Frische. Gewisse Redewendungen kehren immer wieder und zeigen, daß die Dichter meist mit einem überlieferten Sprachschatz arbeiteten.

Li ciel noirci, li mer troubla. *Brut* 6184.
Lie ciels nerci, la mer trubla. *Rou III* 2765.
Li ciaus troble, li ers espoisse. *Wilh. Engl.* 2311.
Li airs oscurci e espessa. *Troie* 27575.
Truble li tens, l'air epessist. *Trist. Th.* 2871.

Li quatre venz eissent d'abisme. *Ducs II* 2055.
Tuit quatre se sont irascu. *Troie* 27581.
Qui voit les vanz tancier toz quatre. *Wilh. Engl.* 2315.
Mes tuit li quatre vant s'äirent. *ib.* 2325.
Li quatre vent par devers d'Occhidente
Vienent bruiant. *Anséis* 1213.

E la mer comence a enfler. *Nichol.* 240.
Li mers enfla, onde leverent. *Brut* 2527.
Et la mers enfla es fermi. *ib.* 6185.
La mers anfle, li vanz anforce. *Wilh. Engl.* 2297.
Que la mer devint si enflee. *Ducs II* 1709.
La mer comenza a emfler. *Madel.* 232.

Blitz und Donner fehlen nie:

Adonc tona de tel vertu
Que toz li monz fu embrasez. *Troie* 27582.
Que foildres volent e arson. *Ducs II* 2058.
Tone et pluet, vente et esclaire. *Eneas* 191.
Si espart et foudroie et tonne. *Wilh. Engl.* 2317.
Esclaire e tone e plot e vente. *St. Gilles* 786.
De tonoire et de foudre li cies ert espartiz.
Florence 5371.
Tone et esclistre durement. *Blancand.* 2211.

Gewöhnlich dauert der Sturm 3 Tage z. B. Troie 27606; Eneas 263; Wilh. Engl. 2367; Sone 17265.

Es gab also ein Schema, das die Dichter je nach Begabung mehr oder weniger geschickt ausfüllten.

Literarisches Hilfsmittel.

Für den Aufbau der Handlung war den Autoren der Sturm ein willkommenes Hilfsmittel. Durch Einschalten eines Seesturms konnte der Ort in beliebiger und doch glaubwürdiger Weise geändert werden, denn was war daran unwahrscheinlich, wenn ein Schiff unversehens an eine fremde Küste verschlagen wurde? Im Trist. Th. 2864 ff. wird Isolde noch im letzten Augenblick von dem Geliebten ferngehalten, wodurch der Dichter eine rührende Liebesklage Isoldens einschalten kann. In Wilh. Engl. 2294 ff. vereinigt ein Sturm den König wieder mit seiner Gemahlin. Der Dichter des Eneas läßt die Didoepisode durch einen

Sturm herbeiführen. St. Aegidius, der um der Gefahr des Erkanntwerdens zu entgehen, die Hafenorte gemieden hatte, kommt durch einen Sturm zu einer Überfahrt (St. Gilles 776 ff.). Auf dieselbe bequeme Art wird die Irrfahrt der Prinzessin mit Sone begründet (Sone 5830). Im Blancand. wird die Verknüpfung der Handlung sogar zweimal durch einen Seesturm hergestellt. V. 2210 ff. wird Blancandrin so aus der Gewalt seiner Feinde befreit, und V. 3138 ff. kann er dadurch seinen Vater retten. Dasselbe finden wir im Bueve II. V. 3497 ff. wird Bueve durch einen Sturm wieder mit Josiane, die den Ivorin von Monbranc geheiratet hatte, vereinigt; und V. 11738 ff. wird hierdurch die Befreiung der geraubten Josiane ermöglicht.

Mehrfach dient das Verschlagenwerden lediglich zur Verwicklung der Handlung, so Parten. 7614 ff.; Aucass. 28, 34; Florence 5365 ff; Huon 4846 ff.; ib. 6787 ff.; Baud. III 251; X 1081 ff.; Bueve II 7547 ff.; ib. 18039 ff.

Aussetzen.

Die Unsicherheit und Launenhaftigkeit des Meeres machte man sich zu nutze, um hinderliche Personen zu beseitigen. In einem Boote wurden sie ohne alle Hilfsmittel der See preisgegeben. Man hatte dabei das beruhigende Gefühl, sie nicht gerade getötet zu haben, indem man es Gott überließ, ob er sie retten wollte oder nicht.

Rodmund, der Horn nicht gern töten, ihn aber auch nicht leben lassen möchte, findet schließlich diesen Ausweg (Horn 58). Im Greg. S. 25 setzt die Mutter ihr aus blutschänderischer Ehe entsprossenes Kind in einer Tonne aus. Philipp v. Beaumanoir wendet in der Manekine das Motiv des Aussetzens zweimal an, um einen Seneschall aus seiner Gewissensnot zu befreien. Beide Male ist es Befehl des Königs, Manekine zu töten, aber es widerstrebt ihm, seine Herrin umzubringen. (Manek. 887 ff. und 3740 ff.).

C) Wunderglaube.

Die Heiligen, Maria.

Die einzige Hilfe gegen die Tücken des Meeres erhoffte man von Gott und den Heiligen. Hatte Gott doch auch Jonas im Rachen des Wales bewahrt. Diese biblische Sage hatte großen Eindruck auf die Altfranzosen gemacht. Bei Gebeten, wo stets eine Reihe von Wundern aufgezählt werden, wird sie oft mit angeführt:

Jonas savas el ventre del poison *Aliscans* 7111.
Et qui Jonas en la mer garandis
Dedens le ventre d'un poisson qui l'ot pris
Et soz Ninive a terre le mëis *Gayd.* 1389

und öfter. Der besondere Schutzpatron der Seefahrer war der heilige Nicolaus. Er wurde stets in Seenot angerufen:

Et saint Nicolas ky touz jours prestement
Est aide al mariners les meyne salvement
Langtoft II 38.
Wilh. Engl. 2332; *Lais Eliduc* 822; *Le Bel II* 298; *Froiss. VI* 217; *Bueve II* 18049.

Auch St. Aegidius bittet Nicolaus, er möge ihm ein Fahrzeug zur Überfahrt senden (St. Gilles 772). Alles mögliche wurde dem Heiligen gelobt, wenn er die Gefahr beseitigen würde. Die Gemahlin des heiligen Ludwig verspricht ihm, im Falle ihrer Rettung, ein silbernes Schiff im Werte von fünf Mark Gold (St. Louis 632), und Joinville will zu Fuß von seinem Schloß nach Varangeville, wo der Heilige verehrt wurde, pilgern (ib. 631/2).

Der heilige Georg wird ebenfalls oft angefleht:

Si entrerent es naves joyeusement ou nom de Saint George, *Le Bel II* 298.

ebenso Froiss. VI 217. Cygne H. I 2535 ist dieser Heilige dem Elias sogar mit 30 Galeeren zu Hilfe gekommen. Auch andere Heilige werden um Hilfe gebeten, nicht zuletzt die Jungfrau Maria.

St. Louis 650/1 berichtet Joinville, ein Diener der über Bord fiel, sei, obgleich des Schwimmens unkundig,

von der Jungfrau solange über Wasser gehalten worden, bis eine Galeere ihn aufnahm. Wahrscheinlich werden ihn die bauschigen luftgefüllten Kleider solange getragen haben. Besondere Wirksamkeit gegen Seenot versprach man sich von einer Prozession um die Masten des Schiffes (St. Louis 129).

Legenden.

Durch Legenden wurde dieser Wunderglaube noch genährt. So setzte ein Kaufmann, der seine Schulden rechtzeitig bezahlen wollte, einen Kasten mit Geld auf dem Meere aus, in der Hoffnung, Maria werde ihn dem Gläubiger zustellen, worin er nicht getäuscht wurde (Adgar 29, 207).

Die Stadt Gardoyne soll durch den Fluch Karls des Großen von einer Sturmflut vernichtet worden sein (Acquin 2667 ff.).

Durch einen Fisch wird auch der Schlüssel, mit dem Gregors Ketten geschlossen worden sind, und der ins Meer geworfen war, ans Tageslicht gebracht (Greg. 102).

Tritt ein Sturm ein, so wird gleich vermutet, das Unternehmen sei gegen den Willen Gottes, oder einer der Mitfahrenden habe sich vergangen. Auf der Fahrt Garsires gegen Florence bricht ein Sturm aus, und sofort macht ein Führer dem Könige Vorwürfe:

Sachiez que vos n'avez pas bon consoil crëu
Ne au voloir de Deu cest grant oust esmëu. Florence 611.

Bei dem Bericht, wie Robert von der Normandie bei der Überfahrt nach England nach Gernesie verschlagen wird, erklärt der Verfasser der Chronik:

Ce fist Deus por Saint Evrart qu'il voloit qu'il eust le regne em päis. Les Chron. Nor. 42.

Im Lais Eliduc 830 wollen die Seeleute die Geliebte Eliducs ins Meer werfen, da der Sturm durch den Ehebruch des Helden verursacht sei. Ein Ritter hatte heimlich einen Splitter vom Kreuz des „bon larron“ in Nicossia entwendet. Als er nun abreisen will, wird er immer wieder nach Nicossia zurückgetrieben, bis er den Splitter wieder abliefert (Anglure 296).

Konnte der Sturm oder ein anderer Unglücksfall nicht auf diese Weise erklärt werden, so hatte eben der Teufel seine Hand im Spiele. Durch einen Sturm sucht er die Taufe Rou's zu verhindern (Ducs II 2039 ff.). Auch die Prosabearbeitung der normannischen Geschichte nimmt dies an:

Ce faisoit dyables, qui dolans estoit de ce qu'il devoient aprochier dou saint baptesme et avoir paradis qu'il avoit perdu. *Les Chron. Nor.* 9.

Der Erzbischof Maugis kam auf sonderbare Weise ums Leben. Bei der Abfahrt hatte er prophezeit, daß einer der Schiffsinsassen umkommen würde. Kurz vor dem Hafen verwickelte er sich in sein Beinkleid, fiel dabei ins Meer und ertrank. Da man ihn schon lange im Verdacht gehabt hatte, mit dem Bösen im Bunde zu stehen, so galt es als ganz zweifellos, daß dieser ihn geholt hatte (Rou. III 4605 ff.).

Den Söldnerführer Rayner, der sich durch Raub und Erpressung große Reichtümer erworben hatte, ereilte dasselbe Schicksal. Um zu sehen, wer der Schuldige an der plötzlichen Windstille sei, läßt der Kapitän des Schiffes das Los werfen.

Sur Rayner descent et sur sa mulier
Trays fez coup a coupe, par quai li governer
Les myst en la schaphe, lur avoyr fet trusser.
Et liverer fet a els et commence a sigler
Rayner et sa mesné sunt saunz repairer,
Confoundrez al diable, tel fu son lower.
Langtoft I, 492.

Mittel gegen Seenot.

Der Aberglaube hatte auch Mittel gegen Unfälle auf See erfunden.

Es gab Ringe, die ihren Träger vor dem Tode des Ertrinkens bewahren sollten:

Celui ki en sun dei l'avrad,
Sil chet en mer, ne neierad. *Gaim.* 691.

Sehr nützlich war der Besitz von Korallen:

Personne n'est point tempestee
De cui ceste pierre est portee,
N'a champ, n'a vile, ne en mer
Foudre ne le puet tempester. *Poem. mor. I, XXIX.*

Jourdain von Blaivie, der an einem Balken auf dem Meere umhertreibt, wendet einen Kunstgriff an, um ans Land zu kommen:

Il s'est navrez el bras de maintenant,
N'avoit autre arme dont il se fust aidant.
Por ce le fist, gel voz di et creant,
Mers ne puet sanc souffrir ne tant ne quant.

Jourdain 1260.

Dieser Glaube, daß das Meer keinen verwundeten Körper dulde, findet sich später V. 2155 ff. noch einmal. Auch tote Körper werden vom Meere nicht gelitten.

Sauf tens avriom oncore öi,
Si hors esteit la femme morte
Que nostre nef sustient e porte
Qu'il ne li estece geter,
Ceo est espruvé bien piece a. *Madel.* 324.

Diese Vorstellung gründet sich wohl auf der Tatsache, daß die Leichen Ertrunkener häufig an den Strand gespült werden.

Ein gutes Zeichen für den Ausgang einer Seefahrt war das Antreffen von Schwänen auf dem Meere:

A maronniers qui sont en mer,
Quant il le pueent encontrer,
Bonne est a eus segnefiance. *Poem. mor. II, XXXI,*

Brunetto Latini begründet dies merkwürdiger Weise damit, daß der Schwan stets den Kopf hoch trägt:

Et quant il noe parmi l'aigue, il porte toz jors la teste levee et ne la metra ja nule fois dedanz l'aigue. Por quoi li marinier dient que ce est bone encontre a trover.

Tresor 213.

Meeresungeheuer.

Hiermit nicht genug, man belebte das Meer mit Ungeheuern und Geistern. *„Serre"* ist nach Philipp von Thaun ein Meeresungetüm, das einen Löwenkopf und einen Fischschwanz besitzt. Mit seinen Flügeln nimmt es den Schiffen den Wind fort (Best. Th. 1681). Genauer beschreibt es Latini im Tresor:

Serre est uns poissons, qui a une creste a maniere de eles dont il brise les nes par desouz, et ses eles sont si grans

que il en fait voiles et fait bien V ou VIII lieues contre la nef, mais a la fin quant il ne puet plus soffrir il chiet ou parfont de la mer. *Tresor* 183.

Im Brand. 905 ff. kämpfen zwei der noch heute berüchtigten Seeschlangen miteinander, sodaß das Meer wogt, als würde es vom Sturm gepeitscht. Der harmlose Walfisch sollte sich mit Erde bedecken und dann den Schiffern eine Insel vortäuschen. Sobald sie das vermeintliche Eiland aber betreten hatten und Feuer anzünden wollten, tauchte er unter (Best. Th. 1915; Tresor 186). Angedeutet wird dieser Glaube schon im Brand. 435 ff., wo der Heilige mit seinen Genossen auf dem Rücken eines Wales Ostern feiert.

Die Wassergeister. „*luit*" (<?) genannt, scheinen der keltischen Sagen- und Märchenwelt zu entstammen. Von Gormont sagte Merlin vorher, daß er ein *lus marins* sein würde (Brut. 13813 f.). Huon de Bordeaux wird von einem solchen „*luiton*" auf Oberons Geheiß übers Meer getragen:

Voit une beste venir devers la mer
Qui plus tost noe que saumons ens la mer.
En guise estoit d'un luiton figurés. *Huon* 5318.

Daher ist es möglich, daß Jourdain, der nach dem Schiffbruch endlich ans Land geworfen wird, von einem abergläubischen Fischer für einen Wassergeist gehalten wird:

Va, quel chose iez tu ci?
Se iez fantosmes, de deu te contredi
Que de parler n'aiez vers moi loisir. *Jourdain* 1301.

Auch von Schiffen, die sich von selbst bewegen, wird berichtet. Partenopeus besteigt ein solches Zauberschiff, um dort zu schlafen, und wird von ihm dann nach einem Schloß entführt (Parten. 701 ff.). An Arturs Hof nach Carlion bringt ein Schiff ohne Bemannung einen erschlagenen Ritter (Raguid. 105 ff.). Joseph von Arimathia wird mit dem Graal in einem Fahrzeug ohne Mast und Segel nach Gayete gebracht (Sone 4717 ff.). Zauberschiffe kommen ferner Florent 798 und Claris 12158 vor.

Geheimnisvolle Inseln.

Mit einem geheimnisvollen Zauber waren die Inseln umgeben. Man denke nur an *Avalon*, wohin sich Artus

zurückgezogen hat und von wo er einst wiederkehren wird (Brut. 13681 ff.). Eins der Kinder Octavians wird von einer Schlange nach einer Insel geschleppt und dort von einem Löwen ernährt (Octav. 599 ff.). Sogar die Hölle verlegte man mitunter auf eine Insel (Brand. 1160 ff. und Baud. XV 395 ff.).

Ebenso das Paradies (Brand. 1505 ff., Baud. XV 28 ff.). Öfter liest man von Zauberrossen, die auf einer Insel gezogen wurden:

Et chevaucha un cheval grisle
Que uslague traistrent d'une isle. *Theb.* 6599.

poltrels orent de Capadoce
ki n'ont mehaing, jale ne boce
d'un merveillos haraz de mer. *Eneas* 3935.

Und weiter heißt es V. 3940 ff.:

mais ne vivent que seul treis anz,
avant n'en puet uns seuls durer.
Ne sont des ives de la mer
ki en mer vivent seulement
si com convient totes del vent.

Ein wunderbares Pferd war Clinevent:

N'ot tel cheval en la crestïenté,
Il fu norris en une ysle de mer. *Gayd.* 1180.

Es wird die Geschichte dieses Pferdes erzählt. Ein Sarrazene zieht es auf. Als es zwei Jahre alt ist, entkommt es und schwimmt 20 Meilen übers Meer, schneller als ein gewöhnliches Pferd laufen kann; schließlich wird es wieder eingefangen. Ähnlich verhält es sich mit dem Roß Bajard (Maugis 671 ff.).

Von besonders kostbaren Dingen wurde gesagt, sie wären auf einer Meeresinsel hergestellt, meist von Feen. Kaiser Ludwig von Frankreich hatte einen prächtigen Mantel:

car III fees le firent en l'ile de Durmier. *Fouque* 82, 22.

Nach der Heirat gab Esclarmonde ihrem Gemahl Maugis einen Mantel,

XXX. fees le firent en l'ille de Candé. *Maugis* 7497.

Auch Ivorinc hatte einen Mantel, der

fu fais dedens une isle que mer avirona
d'une ouvre Sarrasine une dame l'ouvra
VII ans i mist au faire chascun jour s'i hasta.
Baud. XIII 156.

Kaiser Karl saß auf einem wunderbaren Tuch,
je croi fees le firent en l'ille de Candie. *Maugis* 8351.

Gaydons Helm war so vorzüglich,
N'avoit meillor en la crestïenté,
Fees le firent en une ysle de mer. *Gayd.* 1172.

und Baud. V 777 ist von einer Börse die Rede, die auf einer Insel von einer Heidin in zwei Jahren verfertigt worden war.

D) Erzeugnisse des Meeres.

Salzgewinnung.

Im Mittelalter war die Salzgewinnung aus dem Meerwasser sehr verbreitet. Das Fabl. CXLVI erzählt die Geschichte eines Salzhändlers. Anfangs stellt er einen bestimmten Vorrat von Salz her und geht damit handeln. Später verheiratet er sich, und nun kann er sich ausschließlich mit der Gewinnung des Salzes beschäftigen, da seine Frau den Verkauf besorgt. Schließlich hat sich das Geschäft so vergrößert, daß er zwei Lastpferde halten muß.

Doon, der mit seinem Vater allein haust, stellt ebenfalls Salz her, indem er das Meerwasser verdunsten läßt.

Sel fesoit de la mer que au soleil metoit,
Dont il fesoit son bon et sa char saloit. *Doon* 1954.

Von der Salzerzeugung im großen Umfange berichtet der Seigneur Anglure:

Et sont demorans en icellui chastel bien LX conduits de Gregeois qui labeurent et ahanent autour d'icelui chastel et font le sel rouge sur la marine. *Anglure* 313.

Fischerei.

Von der weittragendsten Bedeutung war der Fischreichtum des Meeres. Seefische wurden allgemein als Nahrungsmittel geschätzt:

Se en Borgoigne nos poons retorner,
La nos ferons baigner et ventoser,
Bons vins arons et bons poisons de mer. *Aliscans* 4824.

Qui de vistailles ont assez
Pain et vin et pissons salés
Et fres de doulce eawe et de mer. *Princ. noir* 3189.

Pour vin et pour fourment porter
Poisson fresk et poisson de mer. *Sone* 19283.

Paisons de mer aportent a planté. *Acquin* 1383.

Sehr beliebt war der Lachs oder Salm „saumon" (< lat. salmonem):

Par un batel ben guarisimes
Dunt nostre pere ala pescher
Peison ëumes a manger
Turbuz, salmuns, mulvels. *Gaim.* 442.

Mout ont de barges encontré
De fres saumons ont a plenté. *Sone* 8215.

Im Huon wird er zu einem Vergleich benutzt:

Qui plus tost noe que saumons ens la mer. *Huon* 5319.

Besonders gern hielt sich der Lachs im Brackwasser auf:

Et sont en Logarde feru,
Chelle est une aighe bien mellee
De la douche aighe et de salee
S'est plaine de mout bon pisson
D'esturions et de saumons. *Sone* 8226.

Der Stör, „esturgon" (< ahd. sturjo) wurde also auch zu den guten Fischen gerechnet. Guillaume le Clerc nennt ihn an erster Stelle:

En la mer qui est grant e pleine
Est l'esturgon e la baleine. *Besc. Guil.* 2251.

Selbst für die Tafel des Königs wurde er nicht verschmäht. Der Seneschall des Königs der Lombardei hätte gern einen Stör gekauft, wenn ihm 20 sous nicht zuviel gewesen wäre (Les Narb. 1428 ff.).

Vom Walfang wird in der Literatur nichts erwähnt, doch mehrfach Geräte aus Fischbein, den Barten des Wales:

A l'espee ot fuerre molt bon
ki fu de la dent d'un peisson. *Eneas* 4507.
Puis prist l'escu qui fu d'os de poisson. *Ogier* 9903.

Zu Sattelbögen war das elastische Material besonders geeignet:

Li arçons devant fu dedenz la mer pechiez.
Florence 1115.

Die Heringsfischerei wurde ebenfalls schon betrieben:

Une barge illuech descendi
De pescheours apriés herens. *Meliad.* 11719.
Vodrai aler la mer ardoir
Jamais ne portera haranc. *Fabl. IV* 154.

An andern Fischen werden erwähnt *melant* (< ? melanurus, der Schwarzschwanz), eine dem Barsch ähnliche Fischart, *mulvel* (< ?) Dorsch, *makerel* (< ?) Makrele, *turbot* (< skand. * törn + but) Steinbutt, *ploiiz* (< lat. * platicem Körting 7236 a) *plie* eine Schollenart, *graspeis* Pottfisch und *porpeis* Tümmler:

En la mer qui est grant e pleine
Est l'esturgon e la baleine
E le turbot e le porpeis
E un grant qui a non graspeis. *Best. Guil.* 2251.
Peison ëumes a manger:
Turbuz, salmuns e mulvels
Graspeis, porpeis e makerels *Gaim.* 444.
Vodrai aler la mer ardoir.
Ja mais ne portera haranc,
Ploiiz, ne poison, ne melant *Fabl. IV* 154.

Am wenigsten schätzte man wohl das Fleisch des Rochen, raie (< lat. raia) und des Hais „chien de mer". Est ce *raie* ou *chien de mer?* wurde eine Frau spöttisch von ihrem Mann gefragt (Fabl. I 99).

Daß man auch die Flundern kannte, beweist folgender scherzhafter Ausspruch der gegen die Engländer ziehenden Franzosen:

Cez merrons a nos a Londres
Ou pescheront ci as flondres. *Marech.* 17343.

Aus einer gewissen Muschelart wurde Purpur, ein roter Farbstoff, gewonnen:

Une autre coquille est en mer, qui a non murique ou conche, et li plusor l'apelent oistre, por ce que, quant ele est taillee environ, il en ist larmes de quoi l'on teint les porpres et cele teinture est de son charsois. *Tresor* 187.

Weniger klar berichtet darüber der Dichter des Eneas. Nachdem er erzählt hat, daß diese Tiere, von denen er selbst nicht genau weiß, ob es Fische oder Muscheln sind, bei Carthago gefangen werden, fährt er fort:

L'en les taille sor les coëtes
si en chieent roges gotetes,
de ce teint l'en la porpre chiere,
poi sont peisson de lor maniere,
l'en les nome conchilions. *Eneas* 475.

Gefischt wurde mit dem Netz:

S'il li ont dit conques en mer,
Ne porrent sor lur res geter.
Ne de rien entendre a pescher
For l'orage por le temper. *Greg.* 35.

Le cors le ray Harald de terre fist lever
Et trayner en la merde et pus le fist getter
Parfound en Tamyse ou peschours de mer
L'ount pris en lour rayce. *Langtoft I* 376.

Der junge Gauvain sollte Fischer werden, hatte aber keine Lust dazu:

Mais li peschieres le batoit
Que l'i faisoit par force aler.
Et le sigle aprendre a caler
A nagier a jeter les rois
Et a traire quant il ert drois
Et il i ot poissons assés. *Enf. Gauv. II* 14.

Die Fischer blieben nicht nur an der heimatlichen Küste, sondern suchten auch entferntere Fischgründe auf.

Un des pescheors de la terre
Qui out esté en Engleterre. *Rou III* 5645.

Von Charakter werden sie als gefällig und hilfsbereit geschildert. So berichtet Froissart XII, 8, daß die französischen und englischen Fischer Nachrichten austauschten und sich gegenseitig auch mit Fischen aushalfen, selbst wenn der Krieg zwischen beiden Nationen tobte.

Jourdain von Blaivie wird von einem armen Fischer, der selbst nichts hat, freundlich aufgenommen. Er teilt sogar seinen einzigen Mantel mit ihm (Jourdain 1300 ff.). Die Wohnung der Fischer war meist eine ärmliche Hütte:

Que a la parfin ont trové
Le bordel a un pescheor,
Petiz esteit e de mal tor. *Greg.* 101.

Die Seefahrt.

A) Das Schiff.

a) Die Schiffsgattungen.

In einem kleinen Verkehrsgebiet ist die Zahl der verschiedenen Fahrzeuge ebenfalls klein. Wächst es, so nimmt auch die Mannigfaltigkeit der Schiffstypen zu; besonders, wenn Meere von so verschiedenem Charakter wie der atlantische Ozean und das Mittelmeer in ein Verkehrsgebiet gezogen werden. Die Altfranzosen kannten denn auch eine große Anzahl von Schiffsgattungen. Reiches Material über dies Thema hat Kemna in seiner Dissertation zusammengetragen, doch haben ihn rein lexicographische Gesichtspunkte geleitet. Daher wird eine Darstellung der Schiffstypen, die mehr das kulturhistorische Moment betont, nicht unangebracht sein. Die Dichter und Schriftsteller sind fast ausschließlich Laien, es ist deswegen kaum möglich aus ihren Werken allein ein klares Bild zu gewinnen. Sehr häufig werden die verschiedenen Namen durcheinander geworfen. Ja, aus stilistischen Gründen wird ein und dasselbe Fahrzeug verschieden benannt.

A pareillié lor orent un calant. *Anseïs* 567.

Dasselbe Schiff wird V. 1106 *barge* genannt.

Und im Baud. heißt ein und dasselbe Schiff *nes IX* 490, *vaissiaus IX* 499, *galie IX* 515 und im X. Kapitel ein Fahrzeug *chalans* 1080, *dromons* 1082 u. öfter, *vaissiaus* 1101 und *nes* 1103. Im Fouque wird eine *galie* 15, 10, später *chalant* 15, 26 genannt.

Der atlantische Ozean stellte eine ziemlich geringe Anzahl verschiedenartiger Fahrzeuge. Dies sturm- und nebelreiche Meer läßt nur eine beschränkte Änderung im

Schiffbau zu. Das Mittelmeer hingegen ist verhältnismäßig ruhig, und das Wetter fast immer klar. Daher ist hier der Gestaltung der Schiffe ein größerer Spielraum gewährt. Außerdem herrschte an seinen Gestaden eine uralte Kultur. So ist es verständlich, daß die mittelländischen Schiffstypen zahlreich in der französischen Literatur vertreten sind. Ihre Verbreitung verdanken sie zum größten Teile den Kreuzzügen.

Allgemeine Bezeichnungen.

Schiff schlechthin heißt „vaissel" (< lat. vascellum).

El vessel maintenant la misent. *Octav.* 657.

dies Schiff wird 638 nief, 792 chalant genannt.

Si se mist a grant meschief en ung vaissel qu'on appelle ling. *Le Bel I* 328.

et devant ce avoyent il pris un petit vaiseau des Sarazins que les Sarazins apelent en lor lengage karaque. *Chipr.* 132/3.

Quant la navie fu d'Oriande vëu,
Les nes et les galies et li vessel menu. *Maugis* 1168.

Ursprünglich scheint das Wort eine engere Bedeutung gehabt zu haben, kleines Fahrzeug, worauf auch schon die letzen Beispiele hinweisen. Mehr die folgenden: Im Huon wird erst die Ausrüstung eines großen „nef" beschrieben.

Et puis ont fait un vaisel aprester
Par u iront as bours et as chités. *Huon* 2818.

Grans barges et nes et galyes,
Vaissiel et batel pesceret. *Sone* 16657

wegen der Zusammensetzung mit „batel pesceret".

Nur je einmal fand sich das Wort „arche" und „estoire" (< mlt. storium), das sonst Flotte bedeutet. Es sind rein poetische Wörter.

Je te prie sains vaissiaus pure digne approvee
Que nostre arche ne soit des paiens violee. *Baud. V.* 162.
Si a vëu douz estoires en l'aigue. *Jourdain* 1184.

Diese letzteren werden V. 1192 „cil dou chalant" genannt. Selten wird auch „navie" (meist „Flotte") gebraucht. Tobler leitet das Wort von navigium ab*.

* Rom II, 243.

Il ne trouva ne navie ne barge. *Jourdain* 1124.
Le roy issy de sa navie. *Melus.* 6106.

Ebenso „navire", nach Kemna < navie + unorgan. r.

Chevaliers e nes porchacierent
Dous navires apareillierent. *Rou III* 4655.
car il avoit prins au port de l'Escluse largement grosses navyres d'Espaigne et de Portingal. *Commyn. I* 201.
ib. I 206, *II* 204.

Am häufigsten ist der Ausdruck „nef" (< lat. navem).

Une autre maniere de granz nes i envoia que l'en apele dromonz. *Tyr II* 327.
Entor une cité de Macedoine, qui a non Crisople troverent X galies bones et forz et autres nes assez. *ib. II* 429.

2. Schiffsarten des Mittelmeers.

nef.

Neben dieser allgemeinen Bedeutung hatte „nef" noch eine engere, nämlich: ein großes breitgebautes schwerfälliges Lastschiff, das vorwiegend durch Segel fortbewegt wurde, aber auch gerudert werden konnte. Erst gegen Ende der altfranzösischen Zeit gab es reine Segelschiffe.

Ses granz drodmunz en ad fait aprester,
Eschiez e barges e galies e nefs. *Rol.* 2624.
Entré s'en erent Sarazin en lur nes
e es salandres e granz eschiez ferrez. *Chans. Guil.* 1094.
ib. 1108, *Aliscans* 14; 5682, *Ansëis* 4032, *Huon* 2773, *Brut*, 9685, *Rou II* 4149. *Princ. noir* 1780.

Es gehörte zu den größeren Seeschiffen.

Quant la navie fu d'Oriande vëu
Les nes et les galies et li vessel menu. *Maugis* 1168.
Füi s'en sunt par la montaine
Les norwicheis e par la plaine,
Les escauz as nefs turnerent. *Derm.* 2473.

St. Louis 621 wird gesagt, daß 800 Passagiere auf dem „nef" des Königs gewesen seien.

Dasselbe „nef" hatte einen Wert von „quatre mille livres et plus" (ib. 627).

In späterer Zeit hatten die „nef", wie alle großen Schiffe, Kastelle (s. später).

Ce ne furent mie naceles
Mes trente huit nes granz et beles,
Riches et plaisanz et entieres,
A chastiaus devant et derrieres. *Guiart II* 9082.

Molt i out granz (nez) bataillees
E richement aparaliees
E de bone gent si garnies,
Que el ne dotoient galies. *Marech.* 9645.

Cent e dis graunz nefs, defalte de avyroun
N'ad nul endrait de sai. *Langtoft II* 36.

Dies wird von den Schiffen Richard Löwenherz' gesagt.

Man findet mitunter die allgemeine Bedeutung zusammen mit der besonderen.

Nes purchacierent e escheis,
Moult orent gent moult orent nes. *Rou I* 239.

Que set cenz nes quatre meins furent,
Quant de Saint Valeri s'esmurent,
Que nes que batels que esqueis. *Rou III* 6447.

nave.

In späterer Zeit haben wir neben „nef" das italienische Wort „nave" in derselben speziellen Bedeutung, niemals jedoch in der allgemeinen.

entre laquele naville i ot XV guallees de Jenevés et IIII naves grans a sos dou roy.
Chipr. 147; *ib.* 153; *ib.* 169.

Assés envoient d'aultres vaisseaux par mer comme nafves coques paufriers. *Anglure* 341

Il y avoit coques et barges
Panfiles naves grans et larges. *Pris. d'Al.* 1876.
ib. 3792; *Le Bel I* 18; 87; 170; *Commyn. I* 201.

chalant.

Alt ist auch der „chalant, calant" oder „salandre" (< mittelgriech. *Χελανδιον*, Kemna S. 119). Ursprünglich ein schnelles Ruderschiff, bedeutet es in der altfranzösischen Literatur nur noch ein großes, schnelles Transportschiff, wohl ähnlich der Dromone, mit der es oft zusammen genannt wird.

Il n'i ad barge ne drodmund ne calaud. *Rol.* 2467.
Entré s'en erent Sarrazin en lur nes
e es salandres e granz eschiez ferrez. *Chans. Guil.* 1094.
ib. 189; 1108; *Huon* 2774; *Rou I* 257, *ib. II* 4038; *Chipr.* 77, 95.

En cel calant est Rainouars entrés,
.L. Turs a la dedens trovés. *Aliscans* 5353.

Lors corurent chevaliers et sergens et les Polains dou port as barches et as autres petis vaisseaus que il troverent au port et vindrent as ssalandres. *Chipr.* 96.

Sire, fet il, purnez un de vos vielz chalanz,
Metez icels valez ki jo vei ici estanz,
K'il n'aient avirun dunt se seient aidanz,
Sigle ne guvernad dunt il seient najanz.
Enz un altre metez XX bonisme serjanz
Ke bien sacent nagier cume bon marinanz,
Ki treient a la mer adous neves granz. *Horn* 58.

Et fu remés entre les Sarrasins
Devant Bordelle en un challant corsif. *Garin I* 159.
ib. II 116.

Li rois Marsiles a fait faire un calant,
En tout l'estoire n'en ot un si courant. *Ansëis* 2249.

Der „calant" wurde mit Vorliebe von hochgestellten Personen benutzt.

Li Amiralz est issuz del caland *Rol.* 2647.
La röine est en un calant entree *Ansëis* 4073.

Die Prinzessin reist in einem „calant" (ib. 5591), ebenso Isoré (ib. 567).

S'a Imenoit la royne par dedens un chalant. *Baud. V* 68.

Einmal (Doon 9814) wird „chalant" für ein Flußfahrzeug gebraucht, dies ist aber wohl der Unkenntnis des Dichters zuzuschreiben.

dromon.

Dromone, ursprünglich ein Ruderschiff, bezeichnete später ausschließlich ein hochbordiges, schwerfälliges Segelschiff. Es war vielleicht die größte Schiffsgattung in der älteren Zeit. Das Wort geht auf das mittelgriech. δρόμων zurück.

Mandet sa gent de quarante regnez,
Ses grans drodmunz en ad fait aprester,
Eschiez e barges et galies e nefs. *Rol.* 2623.

Tant i a barges et grans dromons bastis. *Ogier* 2338.

ebenso *Amis* 2046; *Baud. V* 31.

Une autre maniere de granz nes i envoia que l'en apele dromonz qui estoient chargiees de grant plenté de viandes et de maintes manieres d'armëures; engins aportoient perrieres et mangoniaus et autres qui mestier ont a tenir siege, de teus nes en vint douze. *Tyr II* 327/8.

Voit XXX barges o ung dromont ferré,
Par la mer viennent a haulte sigle levé. *Acquin* 1375.

Les barges prennent par sure poesté
Et le dromont, qui est hault et lé. *ib.* 1403.

E cil s'en sont torné, si entrent el dromont,
Il drecierent lor mast, traient lor voile a mont
E jor et nuit nagierent a force d'aviron. *Aye* 1600.

Cil orrent garison qui ou dromont entrerent.
Quant en mer sont venu, lor voilles sus leverent.
Maugis 1778.

Le dromont fu pesant et li governal fier,
Ne püent senz grant vent durement esploitier,
Et li autre vaissel sont petit et legier. *Florence* 3089.

Auch sie wurde von vornehmen Leuten bevorzugt.

Li soudans fu en un dromont, *Octav.* 1527.
E sa sorur ovec s'amie
e od els grant chevalerie
Fist en un grant dromont porter. *Ambroise* 1175.

Es Dromons furent li seignovur,
Les dus, les princes et li contovur.
Roman d'Athis bei Jal. Gl. S. 836.

Vorher sind die Schiffsarten aufgezählt, in denen die Dienerschaft und das Kriegsgerät befördert wird.

Eine prächtige Dromone wird Florence 553ff. beschrieben. Wenn der Dichter auch stark übertrieben hat, so ist die Darstellung doch ganz intressant:

Die Anker sind von Silber; aus Seide ist das Tauwerk. Die Bordwände sind vergoldet. Vorn am Bug ist das Schiff mit Eisen beschlagen. Eine Laterne ist vorhanden, die den Schiffen um sie herum den Weg weist. Sogar ein Garten mit wohlriechenden Kräutern befindet sich auf

dem Schiff. Die Laterne schien dem Dichter das Wunderbarste, denn V. 590 kommt er nochmal auf sie zu sprechen.

huissier.

Ein besonderes Transportschiff für Pferde war der „huissier". Er konnte natürlich auch zu anderen Zwecken benutzt werden.

Hinten am Heck befand sich eine Tür, die während der Fahrt gut verstopft sein mußte, da sie auf See unter Wasser war.

Im Bau wird das Fahrzeug sehr breit und flach gewesen sein. Der Ausdruck ist von dem Subst. „uis", Tür, abgeleitet.

Nos ferons huissiers a passer quatre mille
et cinc cenz chevaus et nuef mille escuiers. *Villeh. XIV.*

Lor ëussiez vu maint chevalier et maint sergent sortir des nefs et traire des huissiers maint bon destrier.
ib. XLI.

Adonc comencent li marinier a ovrir les portes des huissiers et a giter les ponz fors; et on comence les chevaus a traire. *ib. LXXVII.*

Et mil wissiers, par leur consaus
Pour passer armes e cevaus. *Mousket* 25343.

autres nes que l'en claime huissiers a porter chevaus, qui avoient les portes au costé de la nef derrieres, et ponz par que li cheval i pooient entrer et issir, i avoit jusqu'a LX. *Tyr II* 327.

li vissier estoient en tele maniere fait; que il avoit wis que on ouvroit bien; si lanchoit on un pont hors par ou li chevalier pooient issir hors a tere tot monté. *Clary* 36.

A celle journee que nous entrames en nos neis fist l'on ouvrir la porte de la nef, et mist l'on touz nos chevaus ens que nous deviens mener outre mer; et puis reclost l'on la porte et l'enboucha l'on bien, aussi comme l'on naye un tonnel pour ce que, quant la neis est en la grant mer, toute la porte est en l'yaue. *St. Louis* 125.

targe.

Verwandt mit dem „huissier" scheint die „targe" (< ?) gewesen zu sein. Nur zwei Stellen sind mir bekannt, sodaß sich Näheres nicht darüber sagen läßt.

Or vous vueil les vaissiaux nommer
Qui flotoient parmi la mer:
Il y avoit . . . . . .
Targes a chevaus et huissiers. *Pris. d'Al.* 1880.
Ne remest ne batel ne targe
Dromon, galee ne huissier. *Rom. d'Athis bei Jal Gl.* 836.

taride.

Die *Taride* (< arab. *taridah* Kemna 198) war ein langsames, nicht allzu großes Transportschiff, das durch Segel und Ruder fortbewegt wurde. Die Franzosen haben das Wort erst während der Kreuzzüge übernommen.

et mena o luy LXX entre gualees et tarydes et autre navie. *Chipr.* 38.

Et sy tost con les Venesiens virent les gualees, si se tindrent as enginies et se recullirent trestous en la grant nave dou Roquaforte lor persones et l'aver soutil; dont les Jeneves prirent toutes les dites tarides et leleverent ce que il lor plost; e puys mirent le feuc a toutes les tarydes. *ib.* 169.

mais il n'avoit as tarides que un home par banc quy voguet et combators assés et panfles barboutés plus de XL en quey avet abalestriers, et les tarides estoient barboutés tout entour de tables et de escus. *ib.* 228.

barge.

Zu den ältesten Schiffsarten, die in der französischen Literatur vorkommen, gehört *Barge* (< mlat. *barga*, Kemna 109). Das Wort hat zwei verschiedene Bedeutungen.

a) bedeutet es ein großes breites Segelschiff, das hauptsächlich Transportzwecken diente.

Il n'i ad barge ne drodmund ne caland. *Rol.* 2467.
vit la coverte de barges e de nes. *Chans. Guil.* 188.

Huon 2773; Eneas 84; Amis 2046 und öfter.

Dont fist faire nes et fors barges,
Quatre vint en i ot si larges,
Onques si granz ne furent mes
Por porter de la gent grans fes,
Estre les altres nes menues. *Brut* 4047.
Il font IIII serjans hors de la barge issir,
En un batel entrerent, quant il dut asserir.
Gui N. 2254.

Grans barges et nes et galyes. *Sone* 16657.

Une nef prist a la Rochelle
Moult grant, moult large, et moult belle,
Et pour ce qu'elle estoit si large
(Je trueve que c'estoit une barge)
Dist qu'il vuelt terre acquerir. *Melus.* 1443.

Ein eigenartiges Ideal von einer barge hat der Dichter der Destr. (323ff.). Die Beschreibung erinnert mehr an einen modernen Viermaster als an eine damalige „*barge*". Das Fahrzeug war sehr groß und hatte die Form einer Galeere. Die Takelung bestand aus vier Masten, von denen jeder vier seidene Segel besaß. Der Schiffsraum wurde von schönen Zimmern, deren Schornsteine aus Gold waren, sowie breiten Ställen und einem Kerker eingenommen. Ferner befand sich ein Garten mit blühenden Blumen und Gewürzsträuchern auf dem Schiff.

b) bedeutet „*barge*" ein Boot, speziell das Beiboot eines Schiffes.

Rimenhilds Bruder schwimmt den Schiffen Horns entgegen.

Et quant Horn l'ad vëu, fet sa barge jeter. *Horn* 5167.
li cuens Baudoins de Flandres et de Hennaut envoia la barge de sa nef. *Villeh. LXI.*
On le fist entrer dedens une barge et de celle barge en une nef qui gesoit a l'ancre emmy la riviere de la Tamise. *Froiss. XVI* 72.

ferner Huon 5305; Sone 7251; ib. 17543; Chipr. 96.

Das größte Beiboot eines Schiffes heißt nach *Jal, Gl.* „*barge de cantiers*".

La troverent il lor nef en foible point, com cele quy faisoit aigue en plusors luës. Il et sa gent se recuillirent en la barque de cantier o grant avoir que il portoyent. *Chipr.* 132.

il se lessierent cheoir de la grant nef en la barge de cantiers. *St. Louis* 152.

Die kleinen Schiffe hatten keine Schaluppe.

celle (nef) n'avoit point de barge de cantiers, car la nes estoit petite. *St. Louis* 650.

„*barque de parescalme*" wird ein größeres Ruderboot genannt. Bei *Jal Arch. Nav. II* 393 wird eine „*barcha de parescalmo*" mit 32 Rudern und eine andere mit 34 erwähnt.

Et si armerent autres barques et parescalmes et panfles. *Chipr.* 154.

le comun de Jene arma cent et LXXVII guallees et XX barques de parescalmes. *ib.* 285.

Doit avoir la devant ditte nave une bargue de cantier, II bargues de parascalme et une gondele. *Doc. hist. II* 62 *bei Kemna* S. 112.

bargele.

Selten ist der Ausdruck *„bargele"* für Boot.

a petites bargieles s'en iscirent a fait. *Alixand.* 80, 10.

bargete.

Etwas häufiger findet sich dafür *„bargete"*.

Es bargetes de lor enekes
Les covint metre armez illoques. *Ambroise* 1475.

Li rois est en une bargete. *Guiart II* 874.

barquette.

„Barquette" bezeichnet ein kleines Transportschiff. Der Ausdruck findet sich erst sehr spät in der Literatur, und ist wohl dem Italienischen entlehnt.

Et armerent pluzours barquetes et saities. *Chipr.* 224.

aucuns compaignons de Holande, qui bien sçavoient nager . . . se mirent en basteaulx et en barquettes. *Le Bel I* 25.

Une petite barquette du Chastel Rouge passoit par illec et menoit sel en la Turquie. *Anglure* 311.

liburne.

Rein gelehrt ist das lateinische *„liburne"*, das in Abrej. und Art de chev. mehrfach vorkommt.

Die bisher aufgeführten Fahrzeuge bedienten sich zu ihrer Fortbewegung vorwiegend der Kraft des Windes. Daneben gab es aber schon seit dem Altertum Seeschiffe die durch Menschenkraft getrieben wurden und nur gelegentlich das Segel benutzten. Die Hauptvertreter dieser Gattung waren im Mittelalter die Galeeren.

galie.

Ursprünglich waren sie nur im Mittelmeer heimisch, doch wurden sie wegen ihrer Beweglichkeit bald auch in die Kriegsflotten der atlantischen Küstenländer eingeführt. In der Flotte Richard Löwenherz' befand sich eine stattliche Anzahl von Galeeren, und auch im hundertjährigen Krieg spielten sie eine wichtige Rolle. Erwähnt werden sie schon in den ältesten Texten. *Galie* ist durch Vermittlung des mlat. *galia* aus dem mittelgriech. γαλαία entlehnt.

En Sebre avum quatre milie calanz,
Eschiez e barges e galies curanz. *Rol.* 2728.
Les galies tout porteront,
Autre vaissiel ja n'i courront,
Roches couviertes a en mer,
Pour coi grans nes n'i puet aler
Et tant de cors et de rigors,
Ja grans vaissiaus n'isteroit fors. *Sone* 16857.

Die Galeeren erreichten eine ziemlich große Geschwindigkeit. So wird Fouque 15, 10 und Prise d'Al. 4746 ihre Schnelligkeit mit der eines Vogels verglichen. Florence 1435 wird von einem Pferd ausgesagt, daß es schneller als eine „*galie*" sei. Daher wurden sie auch oft zum Botendienst benutzt, Sone 16800 und 18448.

Ihr größter Vorzug war ihre Beweglichkeit und Unabhängigkeit von den Launen des Windes.

siaus des gualleesquy sont vaus'iaus, con set chascun, bien remuans, ligiers d'aler et venir a lor volonté. *Chipr.* 314.

Nachteilig war, daß sie der stürmischen Witterung nicht standhielten, da sie schmal und flach gebaut waren, und daß zu ihrer Fortbewegung eine sehr große Zahl von Menschen benötigt wurde, die das Schiff stark belasteten. Mehrfach wird eine Besatzung von 80 Ruderknechten im Sone erwähnt.

Une galye pour passer,
Quatre vins rimeurs i ara. *Sone* 7960.
Lors fist galies enarmer
Qu'encontre cheli fait aler.
Une devant tous en aloit,
U quatre vingt rimes avoit. *Sone* 16627.

Es gab aber Galeeren mit einer weit größeren Ruderzahl. So berichtet Joinville von einer Galeere mit 300 Rudern. Allerdings wird dies als etwas ganz Besonderes dargestellt.

Ce fu cil qui plus noblement ariva; car sa galie ariva toute peinte dedens mer et dehors . . . Il avoit bien trois cens nageours en sa galie. *St. Louis* 158.

Am einzelnen Ruder saßen bis zu 3 Mann. In den Kämpfen im Jahre 1291 waren die Galeeren der Sarazenen schneller als die der Genuesen. Um diesen Nachteil zu beseitigen,

lor conseil fu de faire les bans de lor guallees si loins que III homes pëussent sëir desus et les labourerent tost et hastivement, et mirent de lor suvre, saillant a voguer III par banc quy se dit treseul. *Chipr.* 273/4.

Gewöhnlich werden also nur 2 Mann an einem Riemen gearbeitet haben. Im Kreuzzug Ludwigs des Heiligen wurden Galeeren, mit je 2 und andere mit je 3 Mann am Riemen, verwandt. Denn anders läßt sich die Stelle:

Galies tierces et secundes
Se vont fuiant, fendant les ondes. *Guiart II* 1017.

nicht auslegen. Bei günstigem, das heißt achterlichem Wind wurden außerdem die Segel benutzt.

Si est en la galye entrés,
Et tant est li voilles levés,
Et li aviron en mer fierent
A III saus le port eslongierent;
Bon vent orent et avirons,
Ne les atainderoit hairons. *Sone* 8187.

et se mist en l'une des dittes gallees messire Jacques de Baffremont, . . ., et se bouterent en la mer, et exploittierent tant au vent et aux rymes que ils arriverent au port de Matelin. *Froiss. XVI* 49/50.

Man benutzte die Segel gern, um die Mannschaft zu schonen; denn die Ruderarbeit war sehr anstrengend.

les guallees de Jene les aveent vëu passer de la nut avant et les trasseent toute la nut a petit velles de chanavas a grant travail et a grant doulour. *Chipr.* 222.

Beim Kampf behielt man zuweilen auch die Rahen gehißt, um im gegebenen Falle die Verfolgung gleich mit aller Schnelligkeit durchführen zu können.

et propozerent de tenir lor antenes un poy hautes, pour ce que se les Jeneves vozissent refuser la bataille et se mëissent a aler, deveent adons faire velle de lor gualees et ataindre les, et pour ce aveent il lor antenes hautes qu'il ny eüst autre a faire que de tirer la poge[1]).

Chipr. 280.

Gewöhnlich legte man die Antennen nieder, da die Manövrierfähigkeit sonst litt. Das Segel allein wurde nur im Notfall benutzt.

Au vent en vont que bon avolent,
Mestier ont, rimes lor faloient. *Sone* 19219.

Das ist sehr erklärlich, da die flachen, schmalen Schiffe sehr leicht kenterten. Der Bug war schnabelförmig verlängert. Dieser Schiffsschnabel, „*bec*“ (Tyr. I 468, St. Louis 321) diente als Rammsporn.

Richard va percer le bek de sa galoye la neef pur naer.
Langtoft II 72.
Ei du bec les fiert roidement. *Abrej.* 11081.

Die Vornehmen ließen ihre Galeeren farbig streichen. Die Galeere des Dogen von Venedig hatte einen purpurfarbenen Anstrich, und zum Schutze gegen die Witterung war ein Zeltdach aus Samt am Heck errichtet.

Le galie ou ens il estoit, ert toute vermeille et s'i avoit un pavellon tendu par deseure lui d'un vermeil samit.
Clary 9.
tous les grans homes de Jene a preuve les un des autres armeent lor gualees, bien aornees de pluisors coulours. *Chipr.* 286.
Ce fu cil qui plus noblement ariva; car sa galie ariva toute peinte dedens mer et dehors a escussiaus de ses armes. *St. Louis* 158.

galiete, galiote.

Eine kleinere Galeerenart war die „*galiete*“ oder „*galiote*“.

Tant i a barges dromons e calans
Et galïetes et escipes corans. *Ogier* 2315.
L'amiral en un galiot
Fait entrer o li sanz atente
Arbalestiers entour quarante. *Guiart II* 10015.

1) poge (< ital. poggia) ist das Tau, das die Antenne vorn hinunter nach Steuerbord zieht.

Que li Sarrazin de Turquie,
Qui sont gent aperte et hardie,
Avoient pluseurs galiotes,
Ce sont galees petiotes. *Prise d'Al.* 3950.

galion.

Ähnlich war die „*galion*".

si fist armer X que galyes que galions. *Ernoul* 240.
Lors vint messires Phelippes de Monfort en un galion.
St. Louis 389.

galeasse.

In späterer Zeit baute man auch Galeeren von größeren Dimensionen, die Galeassen. Wie schon der Name verrät, stammen sie ebenso wie die beiden zuletzt besprochenen Typen aus Italien.

Tant galliaces, gallees que galliotes.
Berry Chron. bei Kemna 125.

Hier ist die Größenfolge richtig angegeben. Infolge ihrer Größe konnten sie stark bewaffnet werden.

En ladite galeasse avoit grand artillerie et grosses pierres (!), car elle estoit puissante; et s'approucha si pres de terre que l'artillerie desconfit presque les ennemys, qui jamais n'en avoient vëu de semblable, et estoit chose nouvelle en Italie. *Commyn. II* 137.

chat[1]**).**

Ähnlich der Galeasse muß der „*chat*" (< ? Kemna 182) gewesen sein.

En cele navie, si com je vos ai dit avoit nes que l'en claime chaz qui ont bes devant einsi come galies, mes eles sont greigneurs; en chascune a deus gouvernaus et cent nageours. *Tyr. I* 468.

Die Zahl der Ruderer war nach dem lateinischen Original 200. Über 100 hatten bisweilen ja schon die Galeeren.

panfile, panfle.

Hochbordiger und fester als die Galeere war die „*panfile*" oder „*panfle*". Ihren Namen hat sie vielleicht von der Landschaft Pamphylien (Kemna 129). Schon 1246 wird sie erwähnt.

1) Vgl. dazu Falk, S. 88.

Saitetes et panfis et autres vaissiaus menus.
Doc. hist. II 67 *bei Kemna* 129.
si armerent autres barques et parescalmes et panfles.
Chipr. 154.
ly fist armer III gualees, quy la condurent aveuc une guallee de Sur quy s'apeloit panfle.
ib. 192; ferner *ib.* 228, 303, 304.
Il y avoit coques et barges,
Panfles, naves grans et larges. *Pris. d'Al.* 1876.

lein, lin.

„*Lein*" oder „*lin*" (< altprovenz. *linh*) ist ein schnelles, leicht gebautes Ruderschiff, das besonders zum Botendienst benutzt wurde.

le seignor de Giblet manda secours as Jeneves en Acre en un sien lein, quy se disoit poindor, quy voguet cent rins. *Chipr.* 157.
et mist a l'agait de l'issue dou goulf de Veneise un lein soutil pour descovrir. *ib.* 169; ferner 221.

Als besondere Schiffstypen werden sie Le Bel I 328 und Pris. d'Al. 1879 erwähnt. Auch als Sammelname für Ruderschiffe überhaupt wird „lein" gebraucht.

Pisans et Venesiens si armerent plusors leins tant qu'il furent XI leins de tire c'est assaver III de Plonbin et II de Venessiens et VI tarides. *Chipr.* 227.
et estoient XXXII leins, car il furent de Veneyse XXV gualees et le comun lor manda une gualee . . . et de Romanie lor vindrent III guallees et III saities.
ib. 280.

saitie.

Kleiner aber auch schneller als die Galeere war die ungedeckte „*saitie*" (< ital. *saettia*). Sie wird ebenfalls schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts erwähnt. Siehe das Beispiel unter „*panfile*". Später häufiger.

Jeneves qui estoient venus a Triple en II sayties.
Chipr. 89 ferner *ib.* 210, 213 und öfter.

Über die Größe gibt folgendes Beispiel einen Anhalt:

Les gualees de Jene vindrent a la Cale dou marquis, et furent V et une grose saitie de LXXX rins.
Chipr. 228.

colombet.

In den Chipr. wird ferner noch das „*colombet*“ erwähnt, vielleicht eine Ableitung von ital. *colomba*, Kiel.

seluy Pol se mist au colombet. *Chipr.* 211.

Es war kleiner als die Galeere und wurde auch zum Kundschaften gebraucht.

il virent paristre II coulombés armés et alerent encontre yaus, et sy tost come les coulombés virent les guallees, si se myrent a fouïr et geterent un barill en l'aigue, mais les guallees les chasserent tant que les prirent. *Chipr.* 221.

si manderent un leur Venesien, quy a nom Menegue Esclafon, en un colonbet que s'acosta as gualees des Jenevés, et les vy de loins toutes rengees, et vint si pres que il l'oÿ que les uns dizeent as autres. *Ib.* 287.

grip, gripparie.

Ein kleines Fahrzeug über dessen Bauart nichts näheres bekannt ist, war der „*grip*“ (< ital. *grippo*) oder „*gripparie*“ (< ital. *griparia*).

Or vous vueil les vaissiaux nommer
Qui flotoient parmi la mer:
Il y avoit . . . . .
Griparies et tafourees. *Pris. d'Al.* 1874.

Assés envoient d'aultres vaisseaux par mer comme nafves, coques, paufriers, mairans, destrieres grippories. *Anglure* 341.

car ilz ne se doubtoient que de petitz navyres, comme grips, dont il y en avoit plusieurs au port, d'Albanye et de leurs ysles de Grece. *Commyn. II* 204.

barbote.

Wenig geklärt sind die Ansichten über die „*barbote*“ (< ital. *barbotta*).

Nach Ernoul waren es flache Fahrzeuge mit einem Lederdeck, das von Schießscharten durchbrochen wurde.

Li marchis fist faire vaissiaux couviers de cuir en tel maniere c'on les menoit bien pries de tierre; et si avoit arbalestriers dedens, et si estoient les fenestres par ou il traioient hors. Cil vaissiel fisent mout de mal as Sarrasins; que galyes ne autre vaissiel nes pooient aproismier. Ces vaissiaux apeloit on Barbotes. *Ernoul* 238.

Wenn man das folgende Beispiel betrachtet, so scheint es, daß jedes Schiff zur „*barbote*“ gemacht werden konnte.

mais il n'avoit as tarides que un home par banc quy voguet et combators assés, et panfles barboutés plus de XL en quei avet abalestriers et les tarides estoient barboutés tout en tour de tables et de escus. *Chipr.* 228.

Wenig Auskunft gibt uns die altfranzösische Literatur über folgende Schiffsarten:

fuste (< ital. fusta, Kemna S. 200).

Ein kleines, schnelles Ruderfahrzeug das gern zum Kapern benutzt wurde.

Pourquoi larron me faiz nommer?
Pour ce qu'on me voit escumer
En une petiote fuste? *Villon* 140.

destriere.

Ein leichtes italienisches Kauffahrteischiff, *destriera*.

Assés envoient d'aultres vaisseaux par mer comme nafves, coques, paufriers mairans, destrieres . . *Anglure* 341.

mairan.

Ein venetianisches Seeschiff, *marano*. Siehe das vorige Beispiel.

tafouree (< span. tafurea).

Ein niedriges Lastschiff, besonders zum Pferdetransport geeignet, s. Kemna S. 215.

Griparies et tafourees. *Pris. d'Al.* 1878.

nacele.

Das kleine Boot, ganz allgemein, heißt „*nacele*“ (< *navicella*).

Se departi ainsi d'Escoche
La Manequine en une coche,
En une petite nacele. *Manek.* 4593.

Entra dedens le mer, dedens une nachele.
Baud. II 813; ferner *Meliad.* 11509.

Im Alexis wird einmal ein Seeschiff mit *nacele* bezeichnet.

Dreit a Lalice, ço fu citet mult bele,
Iloc arivet sainement la nacele. *Alexis* 81.

schaphe.

Durchaus gelehrt ist „*schaphe*“, „Boot, speciell Beiboot“ (< griech. *Σχαφη*).

Rayner ist schuldig an der plötzlichen Windstille

par quai li governer les myst en la schaphe.
Langtoft I 492.

Scaufes c'est a dire naceles
E sont petites nes. *Abrej.* 10421.

3. Schiffsarten des Atlantischen Oceans.

Bei den Schiffsbezeichnungen atlantischen Ursprungs sehen wir eine weniger große Mannigfaltigkeit.

eschief.

Am ältesten ist der Ausdruck „*eschief*“ mit zahlreichen Spielarten in der Form. Es bedeutet oft ganz allgemein Schiff. Es geht auf altgermanisches **skep* zurück.

Feites vos eschipres nager. *Gaim.* 5836.

Meistens wird es aber mit andern Schiffsgattungen zusammen angeführt. Ich kann mich der Ansicht Kemnas nicht anschließen, der meint, diese Aufzählungen dienten nur zur Bereicherung des Stils. Wenn dies nur einige mal vorkäme, ließe sich nichts gegen diese Ansicht einwenden. Es wird aber so häufig zusammen mit „*barge*“, „*chalant*“ und anderen Schiffstypen genannt, und auch von Dichtern, die maritime Kenntnisse hatten, wie Wace, daß man doch annehmen muß, „*eschief*“ mit seinen Nebenformen bedeutet auch eine besondere Gattung.

Eschiez et barges et galies et nefs. *Rol.* 2625.

En Selze avum quatre mille calanz,
Eschiez e barges e galies curanz. *ib.* 2728.

vit la coverte de barges e de nes
e de salandres e granz eschiez ferrez.
Chans. Guil. 188.

Entré s'en erent Sarazin en lur nes
e es salandres e granz eschiez ferrez. *ib.* 1094.

Un an aprés vindrent Daneis
A Escepeie od lur escheiz
Od escheiz e od kandart. *Gaim.* 2509.

Nes purchacierent e escheis
Mult orent gent, mult orent nes. *Rou I* 239.
Tut süef e sanz noise fist sa gent asembler
Et chalanz e escheis, quant qu'il en pout truver.
Rou II 4037.
A Herolt enveia ses nes e ses escheis. *ib.* 4149.
Nes e esqueis apareillier. *Rou III* 6359.
Que set cenz nes, quatre meins, furent
Quant de Saint Valeri s'esmurent,
Que nes, que batels, que esqueis. *ib.* 6447.
Car tant en ist des nes et des challans
Et des dromons et des escois corans. *Aliscans* 14.
Car tant i a plenté de gent
De nes, de chalans et d'escois. *Palerne* 8720.
Et furent bien cent mille es barges et es nes
En dromont et en nepes et en escois ferés. *Aiol* 10590.

Die letzten Beispiele scheinen mir ganz deutlich auf das anord. „*skeidir*" hinzuweisen, dem typischen großen Kampfschiff der Normannen[1]).

batel.

„*Batel*" ist ganz allgemein das Ruderboot. Nach Kemna ist das Wort engl. Ursprungs (< *bât* + *el*).

Une nuit passe par le Rosne a larron
En un batel, qu'il trova el sablon. *Fouque* 43, 7.
En un petit batel les comende a rüer. *Doon* 329.

Es wurde auch zur Fischerei benutzt.

Garde par mer, voit un home venir
En un batel, qui moult estoit petis,
Et quiert poissons, c'est li ars dont il vit.
Jourdain 1297.
Grans barges et nes et galyes,
Vaissiel et batiel pesceret. *Sone* 16657.
Il avint a un pescheor
Qui en la mer aloit un jor
En un batel tendi sa roi. *Fabl. I* 301.

Das Beiboot eines größeren Schiffes wird auch „*batel*" genannt.

En un port ad sa nef ancree,
A sun batel en va a munt
Dreit a Lundres. *Trist. Th.* 2646; *ib.* 2987.

1) Falk, Altnordisches Seewesen, S. 104.

Un batel ont cil de la nef
Mis jus en l'eve moult söef. *Parten.* 1964;
ferner *Huon* 6735; *Sone* 6907; *Madel.* 663.

Auch die Flußboote wurden „*batel*“ genannt.
A un batel Seigne passa. *Rou III* 5887.
Vint a Gironde, en un batel se mist. *Garin II* 105;
ferner *Renaut* 450, 22; *Raoul* 4945; *Cygne R.* 2278.

Es findet sich auch selten das Deminutivum „*batelet*“.
En un batelet est entrés
Si a deux avirons cobrés
Si vait nagant par cele mer. *Parten.* 7611.
Vuident les grans vessiaus en l'eure,
Es petiz batelez s'espandent. *Guiart II* 858.

bac.

„*Bac*“ (< germ. *bak*) ist ein kleines flaches Transportfahrzeug. Der älteste Beleg findet sich im Brandan.
Quant vint li tens de lur errer
Lur nef prengnent dunc a serrer,
De cuirs de buef la purcusent
Quar cil que sunt a plein usent.
Asez en unt e remüers
Que estre puisset lur baz enters. *Brand.* 595.
Nes, sauntines, buces e bas
Orent a si tres grant plentez. *Ducs* 27624.
Au grant bac vont, qui les atent
Trestout leur cheval i passerent
En l'autre nef la gent passerent. *Sone* 4958.

Sone ist in einem Seeschiff, er will flüchten:
Ou bac fist un vallet entrer. *ib.* 5987.
Und weiter 5993 heißt es:
Cascuns a pris un naviron et naglerent de grant randon.
La charge fet les bas e les barges enfoundrer.
Langtoft II 178.

sentine.

Eine Schiffsart, von der man wenig kennt, ist die „*sentine*“ (<?). Es muß ein kleines Fahrzeug gewesen sein, das meist auf Flüssen gebraucht wurde.
Nes, sauntines, buces e bas
Orent a si tres grant plentez. *Ducs* 27624.
Ne ot onques dromont ne nef ne barge armee,
Sentine ne galie que n'i soit amenee. *Florence* 514.

La fille al chevalier qui vint en la santine
Que li chisnes conduist contre val la marine.
Cygne H. II 859.

Ez vissiers metent les bons chevaus de pris
Et aus sentines les bons tonniaus de vin,
La char sallee dont il sunt bien garni. *Garin II* 135.

En la riviere (Somme) y avoit seullement une sentine, ou il y avoit deux hommes pour passer ceulx qui vouldroient aller d'un cousté a l'autre. *Commyn. I* 313.

Vielleicht ist sie verwandt mit der „*sante*“ (< ?).

sante.

Le roy Edouard estant a Douvres pour son passaige luy envoya le duc de Bourgongne bien cinq cens basteaulx de Holande et Zelande, qui sont platz et bas de bort, et bien propices a porter chevaulx, et s'appellent santes; et vindrent de Holande. *Commyn. I* 288.

esneque.

Ein echt normannischer Schiffstyp ist die „*esneque*“ (< altnord. *snekkja*). Sie besaß einen Mast mit einem Rahsegel, konnte aber auch gerudert werden. In Frankreich wurden die *esneques* etwas völliger und größer gebaut, mit Kastellen am Heck und am Bug. Sie war in der Normandie und in England sehr beliebt. Wilhelm der Eroberer hatte 1066 fast nur „*esneques*“ in seiner Flotte, und auch Richard Löwenherz nahm bei seinem Zug nach Palästina eine Anzahl dieser Schiffe mit. Kemna gibt als ältesten Beleg Gaimar an. Aber schon in der Chans. Guil. wird die „*esneque*“ erwähnt.

e es esneckes e es dromunz de mer. *Chans. Guil.* 215.

Murent de Escoce od novels esneches,
Tresken Humbre siglerent estreches. *Gaim.* 5459; ferner *Edmund* 1375; *Ambroise* 1181; *ib.* 2850 u. öfter.

Puis fist ajoster grant navie
Nefs e esnekes granz ferrees. *Ducs* 27140.

En l'esnege l'ont fait porter
E cels od lui qu'il volt mener
Batels et anchres ont enz traiz,
La gent firent seeir en paiz,
Atorné ont al vent la nef. *Rou III* 9875.

buce.

„*Buce*“ (< altnord. *buza* oder altengl. *butse*, Kemna S. 145) ist ein großes Transportschiff, welches meistens gesegelt wurde. Über die Schiffsform läßt sich nichts aussagen.

Nes, sauntines, buces e bas
Orent a si tres grant plentez. *Ducs* 27624.
Par mer vindrent de tutes parz
E en dromunz e en chalanz
E en esnekes e en hallos,
En bouces, en barges pertros. *Edmund* 2029; ferner *St. Gilles* 773; *Horn* 2921; *Ambroise* 1335; *Mousket* 20947.

Bei Langtoft kommen die „*Busces*“ sehr häufig vor. Sie werden hier den Galeeren gegenübergestellt.

Ses busces, ses galayes fet tost aprester. *ib. II* 40.
A Guyoun et Raymound et a cele gent
Ameyne XX galayes et graunt busces cent. *ib. II* 64.

Auch die in der Literatur so oft genannte Dromone, die Richard Löwenherz in den Grund bohrt, wird hier „*busce*“ genannt ib. II 72.

coque.

Die *Kogge* stammt von den Friesen, bei denen sie schon für das 9. Jahrhundert nachgewiesen ist[1]).

In der französischen Literatur kommt sie erst 1225 vor. Sie war ein breites, sehr hochbordiges Segelschiff, mit hohen Kastellen vorn und hinten. Die Größe war sehr verschieden.

Poi espieita, issi avint
Dusqu'a tant que la coge vint
Ou li servanz furent dedenz
Et grant plenté de bone gent.
La coge fu haute esdreciee,
Car el ne fu pas trop chargiee. *Marech.* 17381.
les coques quy ne sont mye vaussiaus de riens ne ne poieent sclourre l'une a l'autre. *Chipr.* 314; ferner erwähnt: *Anglure* 341; *Manek.* 4594, 8084; *Mousket* 20947; *Pris. d'Al.* 1876, 7013.

kanart.

„*Kanart*“ (< altengl. *cnear* < altnord. *knarri*) ist ebenfalls ein Transportschiff.

1) Falk, Altnord. Seew., S. 89.

Hier arivat leus al port
Un grant kenart e bon e fort,
Pain e char menied, e vin e ble. *Gaim.* 383.
E les Daneis de tote parz
Arivoent en lur kanarz. *ib.* 2441.
kandart *ib.* 2511; ferner *St. Gilles* 773; *Mousket* 14141.

baleinier.

Flink und von geringem Tiefgang ist der „*baleinier*". Ursprünglich wurde er, wie der Name andeutet, zum Walfischfang benutzt, später diente er auch als Transport- und Kaperschiff.

et leur avoit on dit, yaux estans a l'ancre en l'isle de Wisque, par une nef balenghiere. *Froiss. IX* 68.

Endementres le navire se charga et apareilla, et furent mis dedens les navires et ballenieres, pour deux mille chevauls, de pourveances. *Froiss. XI* 326.

Et avoient en leur armee vaisseauls que l'on dist baleniers, que escumeurs de mer par coustume ont moult voulentiers qui approchent les terres de plus pres que autres vaisseauls ne font. *ib. XIII* 146.

hokebot.

Hokebot (< niederländ. *hoek-boot*) ist fast nur bei Froissart belegt. Es ist ein kleines leichtes Fahrzeug.

plus de cent gros vaissiaux sans les hokebos. *Froiss. III* 194.

bien pourveus et abillies de naves, de vaissiaux, de busses, de scutes, de hokebos, armees et fretees. *ib. II* 430.

C'estoit uns petis hokebos, *Meliad.* 9883.

in dem die Prinzessin von Galles nach Northumbrien fährt.

scute.

Scute (< niederdeutsch *skuta*) kommt nur in dem vorletzten Beispiel bei Froiss. (II 430) vor. Es ist ein kleineres Transportschiff von außerordentlich verschiedener Form[1]).

1) Vgl. Kluge unter Schute.

hulque.

Hulque (niederländ. *hulk*) nannte man ein langsames Transportfahrzeug.

Car il avoit prins au port de l'Escluse largement grosses navyres d'Espaigne et de Portingal, deux naves de Gennes et plusieurs hulques d'Alemaigne. *Commyn. I* 201.
et y avoit quelque navyre qui le suyvoit menant vivres, et deux hulques d'Ollande, navyres marchans. *ib.* 206.

4. Unerklärte Schiffsbezeichnungen.

Für die folgenden Schiffsarten läßt sich die Herkunft und Form nicht feststellen, wahrscheinlich sind sie in Frankreich selbst entstanden.

foucet [1]).

Le duc fist assembler grande quantité de nefs et de foncés. *Le Bel II* 61.

haigne.

Car en la mer n'ai prest calant ne haigne. *Aliscans* 581.
Desor l'Arcant en mer en une haigne. *ib.* 1391.

fyacre.

Wahrscheinlich von galeerenartigem Bau.

Or vous vueil les vaissiaux nommer
Qui flotoient parmi la mer.
Il y avoit . . . . . .
Lins et fyacres et galees. *Pris. d'Al.* 1874.

estillon.

Lors font aprester lor navie:
Dis mile, que nes, qu'estillons,
Que galies et que dromons. *Octav.* 1358.

nepe.

Wird wohl ein Schreibfehler für *esnegue* sein.

Et furent bien cent mille es barges et es nes,
en dromons et en nepes et en escois ferrés. *Aiol* 10590.

1) Kemnas Behauptung, es sei ein Flußfahrzeug, das seinen Namen wegen des großen Tiefgangs erhalten habe, widerspricht sich selbst, denn ein Flußschiff konnte wegen der Untiefen immer nur flach sein.

encrois.

Et Ganor s'en torna, s'entra en un encrois,
o lui de ses barons plus de LX et trois. *Aye* 2225.

Der Ausdruck muß hier ein Schiff bezeichnen, denn V. 2232 heißt es:

Au port sor Alixandre laissierent lor dromont.

hallos.

Par mer vindrent de tutes parz
E en dromunz e en chalanz
E en esnekes e en hallos. *Edmund* 2029.

Es wird eine Verstümmelung von *challos, chaloupes* sein, wie der Herausgeber auch annimmt.

5. Bezeichnungen für Flotte.

Für Flotte gibt es verschiedene Ausdrücke. Sie scheinen alle schon zu Beginn der Literatur vorhanden gewesen zu sein.

flotte.

en halte mer en at mise la flote. *Chans. Guil.* 14.

navilie [1]).

Tut son navilie i ad fait aprester. *Rol.* 2627.

navie [1]).

Puis fist ajoster grant navie. *Ducs* 27140.

estoire (< mlat. storium).

A Floriville est l'estoire tornee. *Fouque* 13, 11.

Die verschiedenen Wörter werden vollkommen synonym gebraucht, und oft wechseln die Dichter mit den Ausdrücken ab.

Sun navirie fist asembler,
Baruns e chevaliers mander,
Grant fu la flote a Portesmue. *Rou III* 1067.
De lur cuntrees les meillurs
Orent mené od grant navie. *ib.* 1724.

1) s. S. 32 u. Tobler, Rom. II 243.

A Bar en Puille est la navie grant,
Tant i a barges e dromonz e calanz
Et galïetes et escipes corant.
Tote mer covre, tant est l'estoire grant. *Ogier* 2314.
Que donc vëist l'estoire el palagre montee. *Florence* 526.
ib. 2656 *navilie;* 3286 *navie.*

b) Die Schiffsteile und Schiffsgeräte.

1. Schiffsbau.

Ehe wir zur Besprechung der einzelnen Schiffsteile schreiten, wollen wir noch mit einigen Worten auf den Schiffsbau eingehen. Unter der Leitung des „*engeigniere*“ (Troie 895) stellten Schmiede und Zimmerleute das Schiff her.

Fevres e chanpentiers manda;
Donc vëissiez a grant esforz
Par Normendie a toz les porz
Mairrien atraire e fust porter,
Chevilles faire e borz doler. *Rou III* 6354.

Venedig hatte im 14. Jahrhundert eine staatliche Werft, wie Anglure 340 berichtet wird. Dies war ein großer geschlossener Platz, das Arsenal, wo die Galeeren sowie sämtlicher Zubehör hergestellt wurden. Auch Schuppen waren vorhanden, in denen die Galeeren während der ungünstigen Jahreszeit untergebracht wurden.

2. Der Rumpf.

Was die Schiffsteile selbst betrifft, so war der Rumpf stets aus Holz, gewöhnlich der Tanne oder der Eiche.

Et Robins de la nef de sap s'en part. *Jehan* 3866.
Car il vient par la mer en la barge chesnine.
Maugis 1249.
Un calant lievent, onques si bon ne vi,
De cuer de caisne a fors claus massëis. *Bueve II* 5857.

Merkwürdiger Weise ist der Kiel nirgends erwähnt. Nach Saggau ist der erste Beleg für „*quille*“ im „Compte du clos des galées de Rouen“ 1382 und für „*carène*“ noch später. Joinville nennt ihn einfach Balken.

li sablon en avoit bien ostei quatre toises dou tyson sur quoy la neis estoit fondee. *St. Louis* 623.

Damals hatte der Kiel allerdings noch nicht die Bedeutung wie heute, denn das Kreuzen war frühestens nach der Mitte des 13. Jahrhunderts bekannt, seitdem es am Hintersteven befestigte Steuer gab. Der Rumpf, Ansëis 1642 *„pan"* (lat. < *pannum*) genannt, bestand aus dem Gerippe, *„fons"* (< lat. *fundus*), und der Plankenhaut, die aus einzelnen mit Nägeln verbundenen Planken zusammengesetzt war.

Les nes refait apareillier
E bien border e chevillier. *Troie* 17467.

Li fons est de male pensee
Et s'est de träison bordee
Et clauwee de vilounie. *Ren. N.* 3773.

Et soy bouter en soulte u fons a val. *Deschamps IV* 310.

La les covint a afonder
Desclöent ais, chevilles, bort. *Troie* 27906.

Diese Befestigung der Planken scheint ein schwacher Punkt im damaligen Schiffsbau gewesen zu sein.

Rompent cordes, depescent tref,
Fruissent cheveil, desclot la nef. *Nichol.* 248.

In Abrej. wird empfohlen, die Schiffsnägel nicht aus Eisen zu nehmen sondern aus Bronze.

Car la roille les clos degaste
De fer, l'eve et li tans les taste
Et lor done roil et ordure
Per le mäur, que ne l'endure,
Mes li clos d'arain lor sustance
Gardent. *Abrej.* 10317.

Die Nägel am Schiff der Gaudisse waren aus Silber.

A claus d'argent est li pans tous cousus. *Ansëis* 1642.

Die oberen Plankengänge werden *„bort"* (< germ. *bord*) genannt.

Perdu en esteient li rein
E derompu tuit li funain,
Frait en erent li bort en tor. *Troie* 29093.

Der Begriff steht jedoch nicht ganz fest. Oft bezeichnet *„bort"* nur den oberen Rand.

car le vaisseau estoit si chargié de gent que l'aigue estoit jusque au bort. *Chipr.* 85.

Ses trois varlés a fait armer,
A bort de la nef akeuter. *Sone* 6961.

Del duel et de la honte s'est apuiez au bort
Et regarda arriere l'estoire grant et fort. *Florence* 3077.

Einmal wird „*bort*" in der Bedeutung Freibord gebraucht.

Das Schiff war so beladen, daß das Wasser fast hinein drang.

Tant ert charchié et si esteit
Que petit de bord i aveit. *Marech.* 17395.

An einer Stelle im Huon bedeutet „*sor le bort de la nef*" an Bord des Schiffes.

Je vois le crois sor le bort de la nef. *Huon* 8479.

Denn 7 Verse vorher ist gesagt, daß das Kreuz auf dem Segel war.

Für die Seitenplanken findet sich auch der Ausdruck „*espondes*" (< lat. *spondas*). Um 1300 war die obere Bordwand mit Schießscharten versehen.

Ce ne furent mie naceles,
Mes trente huit nes granz et beles,
Riches et plaisanz et entieres
. . . . . .
E de touz costez crenelees
Pour miex deffendre, c'on nes praigne. *Guiart II* 9082.

Am Rand des Schiffes, der Reling, wurden die Schilde aufgehängt.

Vont s'en les nes a val Gironde
Serrees non pas espandues.
Les targes c'on a hors pandues
De jour en jour grant clarté rendent. *Guiart II* 4284.

Die Fugen zwischen den Planken wurden mit Pech gedichtet.

El hafne out une sule nef,
Dunt Guigemar choisi le tref,
Mult esteit bien aparilliee,
Defors e dedenz fu pelee. *Lais Guigemar* 151.
Et de honte tres bien poié. *Ren. N.* 3776.

Im Brand. wird die Dichtung durch Lederbezüge hergestellt.

Ci aloeces fist atraire
Mairen dunt sa nef fist faire
Tut dedenz de fust sapin
Defors la volst de cuir bovin,
Juindre la fist que sulance
Od l'unde fust e curance. ***Brand.*** 173.

Quant vint li tens de lur errer,
Lur nef prengnent dunc a serrer.
De cuirs de buf la purcusent
Quar cil que sunt a plein usent.
Asez en unt e remüers
Que estre puisset lur baz enters. *ib.* 595.

Bei schwerem Wetter wurde die Dichtung leicht beschädigt.

La troverent il lor nef en foible point, com cele quy faisoit aigue en plusors lues. *Chipr.* 132.

Der Bug hieß einfach *„chief de devant"*.

Lors engrosse li vens, la mer prist a enfler,
Le mastre bort devant fist de la nef quaser
Et le chief de devant commence a afondrer..
Florence 5412.

Das Gallion wurde an der atlantischen Küste *„brant"* (< altnord. *brandr*) genannt. Es trug eine Verzierung wie noch heute.

Sor le chief de la nef devant
Que marinier apelent brant
Out de coivre fait un enfant
Säete et arc tendu portant. *Rou* 6475.

Vom Mittelmeer her dringt der Ausdruck *„poulain"* (ital. *polena*) ein.

Puis sans eschiele et sans poulain
Saillirent dedens la marine. *Pris. d'Al.* 2355.

Nach Jal. Gl. bedeutet auch *„piautre"* (< ?) Gallion.

Devers destre a trois nes d'Espaigne
El front des François, dont les piautres
Sont un poi plus avant des autres. *Guiart II* 9705.

Der Rammsporn war von den Römern übernommen worden.

Et s'a no nave el bout devant
Une broce de fier trençant. *Ren. N.* 3813.

Das Heck wird durch *„chief par deriere"* bezeichnet.

Et au chief par deriere ou l'estrumant metront.
Aye 1861.

Durch das Lateinische und das Italienische dringt allmählich *„pope"* vor.

dont nostre gent mirent pope en terre et dehchargerent lor chevaus. *Chipr.* 303.

Ou palays princippal, c'est en pouppe. *Deschamps IV* 310.

Die größeren Schiffe waren gedeckt.

La desore, a ce port, vi ore une navie
Qui est fort et tenant et couverte et garnie
Ne crient pluie ne vent ne roche ne abisme. *Aye* 1366.

Das Deck wird „*planchier*“ oder „*planchié*“ genannt.

Un huis ens ou plankié avoit,
Par la chiaus venir convenoit
Qui estoient desous alé. *Sone* 6999.

Mais chil qu'en la santrinne estoient

. . . . . .

Car il n'ont c'un huis pour monter
Martialz prendent que il avoient,
Les ais du planquier depechoient. *ib.* 7047.

Einmal findet sich „*plain*“.

De la santrinne sont issu,
U plain de la nef sont venu. *Sone* 7117.

Durch die Decksluke [s. die vorhergehenden Beispiele] stieg man in den Schiffsraum, die Last. Die häufigste Bezeichnung ist „*sentine*“ oder „*santrinne*“ (< lat. *sentina*).

Gudlof est armé as nefs a la santine. *Horn* 1647.

Es sentines desoz lor chevaz avalerent. *Florence* 540.

Chil sont en la santrinne entré,
Jusqu'a XV s'en sont armé,
Odee a la porte esgardoit

. . . . . .

Un huis ens ou plankié avoit,
Par la chiaus venir convenoit
Qui estoient desous alé. *Sone* 6993.

Et remetre le conmanda
En prison, et on si fait l'a:
Ens en le santine en prison

. . . . . .

Fu remis. *Ren. N.* 5011.

Joinville hat dafür das Wort „*sente*“, dem wohl auch das lateinische *sentina* zugrunde liegt.

et nous mistrent en prison en la sente de la galie. *St. Louis* 356.

et au son dou siblet saillirent bien de la sente de la galie quatre vins arbalestrier. *ib.* 377.

Daneben sagte man auch „*soute*“ von der Last. Jal (Gl. N.) leitet das Wort von lat. *subtus* ab. Die „*soute*“ wird demnach als Raum unter Deck aufgefaßt.

Endementieres que on trehoit mon signor Iehan, mon bon prestre, hors de la soute de la galie. *St. Louis* 329.

E soy bouter en soulte u fons a val. *Deschamps IV* 310.

In der „*soute*“ wurde auch das ständige Feuer unterhalten, da es hier am besten geschützt war.

Seneschaus, je vous comment que vous ne vous couchiez des or en avant, tant que vous aiés touz les feus de ceans estains ne mais que le grant feu qui est en la soute de la nef. *St. Louis* 649.

Nach 1100 begann man, an den Steven Aufbauten zu errichten, und zwar zuerst das Hinterkastell zum Schutze des Steuermanns. Bald hatten die größeren Schiffe fast alle 2 Kastelle.

En mer trovames un dromont,
A bretesques et a castiaus
Estoit fremés et boins et biaus. *Blancand.* 3062.

Mes trente huit nes granz et beles,
Riches et plaisanz et entieres
A chastiaus devant et derrieres. *Guiart II* 9083.

Da sie bei einem Kampf den Hauptkampfplatz bildeten, waren sie stark befestigt.

Signour, ens es dromonz de la gent deffaée
Y avoit grans chastiaus establis a l'entree
Bien fais et batailliez et a tour eslevee
De crestiaus environ noblement garitee.
Baud. V 118.

Im Bueve II wird sogar eine Dromone mit 3 Türmen erwähnt.

Bueves regarde, vit un dromont venir
A trois bretesches, grans fu li hordëis. *ib.* 4419.

Das Hinterkastell war der bevorzugteste Aufenthaltsort des Schiffes.

Et au chief par deriere, ou l'estrument metront,
Ot une chambre close ou li conte gierront.
Aye 1861.

Der sarrazenische Kommandant führt seinen Gast Godefroy de Frise auch nach dem Kastell (Baud. I 543).

Diese großen Aufbauten waren bei starkem Sturm sehr hinderlich, sodaß sie zuweilen niedergelegt werden mußten.

Le parois de la chambre le roy couvint abatre, ne il n'avoit nulli leans qui y osast demourer pour ce que li vens ne les en portast en mer. *St. Louis* 30.

3. Das Steuer.

Rechts hinten am Schiff war das Steuer. Die Namen waren *„gouvernail"* (< lat. *gubernaculum*), *„estiere"* (< altnord. *styri*) oder *„timon"* (< lat. **temonem*)[1]. Das letztere bedeutet eigentlich Ruderpinne.

Peçoient verne e governail. *Troie* 27597.
A l'estiere vait governer. *Lais Eliduc* 866.
Ez un estorbillon, bruant comme sangler
Que fist la nef brisier et le timon faucer. *Florence* 5390.

Das Steuer war ein breites Ruder, das ein wenig nach vorn geneigt war. Um es drehen zu können, war ein Querholz angebracht, *„hel"* (< germ. *helma*) genannt, Brut 11500. Wie das Steuer funktionierte, ergibt sich aus folgender Stelle:

Avant le hel si cort senestre
An sus le hel por corre destre. *Brut* 11500.

Dieses Steuer war natürlich sehr unvollkommen. Denn einmal war die Manövrierfähigkeit eine sehr beschränkte, und dann schlug das Ruder bei bewegter See leicht an die Bordwand und zerbrach.

N'i aveit rien entier remés
Ne maz ne gouvernauz ne tres. *Troie* 29091.
Bruisent lur masz, lur governail. *Ducs II* 2079.

Wenn kein Reservesteuer vorhanden war, versuchte man, das Schiff mit einem Balken zu lenken.

Tant fu li tans piesmes et maus
Qu'il lor brisa uns gouvrenaus;
En chel lieu ont mairien bouté
de coy lor nef ont gouvrené. *Sone* 5835.

---

1) s. Saggau S. 25.

Gelang es nicht, das Steuer rechtzeitig zu ersetzen, so war das Schiff verloren.

Devant lor otiz ot une barge,
Ses governalz li ert brisiez
Et maz et sigle en mer plongiez;
Treis tors torna en molt poi d'ore,
Une wague li vint desore
Ki si la fiert en l'un des lez,
Les borz a fraiz et dequassez;
Rompent chevilles et clostures,
L'eve i entre par les jointures,
Enplie l'a sodeement,
Afondree est en un moment. *Eneas* 242.

Um das Schiff besser in der Gewalt zu haben, benutzte man später 2 Steuer.

En ces neis de Marseille a dous tisons si merveillousement, que si tost comme l'on averoit tournei un roncin, l'on puet tourner la nef a destre e a senestre.
St. Louis 653.

En celle malle fortune perdy nostre nafve l'un de ses tysons dont elle estoit gouvernee en partie.
Anglure 289.

Die eben angeführten Stellen, beide aus dem 14. Jahrhundert, beweisen, wie langsam sich das Steuer am Achtersteven, das schon seit der Mitte des 13. Jahrhunderts in der Ostsee bekannt war, einbürgerte.

Aus den Beispielen im Brut und St. Louis ersieht man, daß die aus dem Altnordischen stammenden Ausdrücke *„tribort"* und *„bâbord"* damals noch nicht allgemein durchgedrungen waren, man sagte einfach rechts und links. Ebenso im Edmund.

Lur hobens estreignent vers destre,
Hors lancent lur lof vers senestre. *Edmund* 1377.

Am Mittelmeer sagte man daneben *„orce"* für Backbord. Die Benennung erfolgte nach einer Talje an der linken Schiffsseite. Körting leitet das Wort von **orcea*, einer Nebenform von *orca*, Tonne, ab.

La mers anfle, li vanz anforce
Cil escrient: A orce, a orce. *Wilh. Engl.* 2297.

4. Die Takelage.

Der Mast hieß „*mast*“ (< altnord. *mastr*) Brut 11478 u. öfter; selten auch „*estace*“ (< germ. *staka*) Baud. V 285). Er war aus Tannenholz.

Et li mas fu brisiez que estoit de sap dur.
Florence 5382.

Hatte das Schiff nur einen Mast, wie an der normannischen Küste in früherer Zeit ausschließlich, so stand er mittschiffs.

Lor voilles drescent tres enmi leu des neis.
Enf. Viv. 4890.
Ou moilou de sa nef a l'estace levee. *Baud. V* 285.

Im Mittelmeer gab es schon seit dem frühen Mittelalter mehrmastige Schiffe.

nous fëismes la premiere procession entour les dous maz de la nef. *St. Louis* 129.

Bei diesen stand der Hauptmast mittschiffs und der zweite vorn im Bug, da, bei dem Seitensteuer, das Fahrzeug sonst leicht aus dem Ruder gelaufen wäre.

Li mast furent droit contre mont,
Un arbre drece al pié devant
Et un autre enmi le calant. *Blancand.* 2758.

Auch Dreimaster gab es.

Das schon mehrfach erwähnte große Sarazenenschiff, das Richard Löwenherz zum Sinken brachte, hatte 3 Masten (Ambroise 2155). Wohlhabende Schiffseigentümer ließen die Masten ihres Schiffes bemalen.

L'on paingnoit les mats des nefs des le fons jusques au combre, et couvroit on les plusieurs, pour mieux monstrer richesse et puissance, de feulles de fin or, et au desus on faisoit les armes des seigneurs ausquels les nefs se rendoient. *Froiss. XI* 367.

Das gesamte Tauwerk mit Taljen und sonstigem Zubehör, die Takelung im engeren Sinne, wird „*gree*“ (< altnord. (*g*)*reidi*) genannt.

Bons fud li venz e la mer quieie,
Ne lur estoet muver lur greie. *St. Gilles* 883.

Auch der Ausdruck „*atoivre*“ findet sich. Ob das Wort sich auf altnfränk. *tibher* zurückführen läßt, wie Körting es tut, scheint mehr als fraglich.

Qu'il puet vëir tot cler le tref
Et tot l'atoivre de la nef. *Parten.* 753.
Car nus ne voit sa bele nef
Ne son atoivre ne son tref.
ib. 19152 *(Rich.)* nur bei *Godefroy.*
Mais ne savoit le voile a mont lever,
Le mast drecier ne l'atoivre atemprer.
(Jonckbloet) Aleschans 7434.

Das Tauwerk allein heißt meistens *„funain"*.

Ne lur estut muver funain. *St. Gilles* 903.
Funains estandre, maz drecier. *Brut* 11478 *var.*
De soie fu tos li funains. *Parten.* 759.

Daneben kommt auch *„cordes"* vor.

Rompent cordes, depescent tref. *Nichol.* 248.
Com s'il volsist tut depescier
Cordes e veil e tref e mast. *Madel.* 234.

Das Stag, afrz. *„etai"* (< germ. *stag*), ist das Tau, das den Mast vorn hält.

Fort ert l'estai e li hobent
Ki fermé furent vers le vent. *St. Gilles* 893.

Nach den Seiten wird der Mast durch die Wanten *„hobens"* (< altnord. *hofudbendur*) gestützt.

Donc vëissiés ancres lever,
Estrans trere, hobans fermer. *Brut* 11486 *var.*
Hobens ferment, windent le tref. *Rou III* 9880.
Rumpent bolines et hobens. *Trist. Th.* 2874.

Bei seitlichem Wind wurde auf der Luvseite noch ein besonderes Stütztau am Mast angebracht, *„estoinc"*. Wie Falk [1]) feststellt, stammt das Wort aus dem anord. *„stöðingar"*, das ebenfalls Stütztau bedeutet. Eigenartig ist es, daß Falk trotzdem für das afrz. die Deutung Jals, Leesegel, aufrecht erhält. Die Beweisstelle die Jal anführt [2]), spricht sogar dafür, daß *„estouin"* ein Tau ist.

mais en se defendant avisa le vent et se mit au dessus, et pour füir plutost, mit la misaine (unteres Segel) *sous l'estouin, qui est une voile tendant a l'un des bouts de l'antenne pendant hors sur le bord du navire, mise la pour faire hative fuite ou vite chasse.*
chap. 48 *Chron. de J. d'Albi*

1) Altnord. Seewesen S. 60.
2) Archeol. nav. II 155.

Hier ist offenbar das Segel gemeint, das an oder unter dem „*estouin*“ befestigt ist. In seinem Gl. naut. S. 1009 unter „*misaine*“, nähert sich Jal schon dieser Auffassung, indem er „*misaine*“ durchaus als das Segel faßt und nur „*estouin*“ nicht verstand. Auch aus den afrz. Belegen geht hervor, daß „*estouin*“ ein Tau ist[1]).

Estuins ferment et escotes. *Brut* 11508.
Bons fud li venz e la mer quieie,
Ne lur estoet muver lur greie
Ne n'i out la nuit lof clöé,
Estuinc trait ne tref gardé. *St. Gilles* 883.

Der Mars, Mastkorb, heißt gewönlich „*hune*“ (< altnord. *húnn*) oder „*chastel*“ (< lat. *castellum*).

Le tref winde tresk'a la hune. *St. Gilles* 902.
La veile treient jesqu'a la hune. *Edmund* 1379.
Et li cinq qu'el castiel estoient
Gietent de pieres qu'il avoient. *Sone* 7005.

Im Ren. N. wird dafür die Bezeichnung „*coffin*“ (< lat. *cophinum*) gebraucht, wahrscheinlich in Anlehnung an das spanische und italienische *cofa*, Mastkorb.

Car Cointeriaus et Martinés
Ses fius ki moult est biaus varlés
Erent ou coffin sour le mast. *Ren. N.* 5039.

Die Chipr. haben einmal (S. 140) „*cage*“, die Französisierung des ital. „*gabbia*“.

Die Marsen waren außen mit Leder bekleidet.

Et au chef dou pont avoit une guage rionde encuree faite a la forme de cage de nave. *Chipr.* 170.

Oft waren sie stark befestigt und mit Zinnen versehen, da sie ja im Kampfe eine wichtige Rolle spielten.

Au bout des mas sont li chastel
Bien crenelez a quatre quierres
Garniz de quarriaus et de pierres. *Guiart II* 9377.
Et avoient, a mont les mas, chastiaux
breteskiés pourveus de pierres et de caillíaus.
Froiss. V 259.

Sie erreichten eine beträchtliche Größe.

Li mas de la nef dou roi, a tout le chastiel, consievi le chastiel de la nef espagnole [ou dedens il avoit dous hommes]. *Froiss. V* 259.

1) Romania XXIX, p. 172.

Um die Windrichtung zu erkennen, war auf dem Mast eine Wetterfahne, „*wirewite*“ (< altnord. *vedrviti*), angebracht.

Une wirewite doree
Out de coivre el somet levee. *Rou III* 6473.

Man gab ihr die verschiedensten Formen.

Et virent une nef mout parfonde et mout grant,
A voelles et a ancres et a mast flamboiant,
Par de desus avoit un oiseil tornoiant
Qui lor mostre le vent, quant vont par mer siglant.
Florence 5179.

Le forme d'Appolin fist sur le mast drescier,
En sa main un baston pour François manacier,
La sus le fait li vens plus menu tournoier. *Destr.* 227.

Später traten an die Stelle der festen Wetterfahnen Flaggen aus Stoff.

La estoient encores sus ces mas les estranieres armoyees et ensengniees de leur ensengnes qui baulioient au vent et venteloient et freteloient. *Froiss. V* 259.

Der Träger des Segels war die Rahe. In den ältesten Texten wird sie „*verne*“ (< ?), selten *verge* (< lat. *virga*) genannt.

Ensum cez maz e en cez haltes vernes
Asez i ad carbuncles e lanternes. *Rol.* 2632.
De vint mil nes i at vëu les vernes. *Chans. Guil.* 153.
Lur verge bruisa e fendi
E tut lur sigle desrumpi. *Lais Eliduc* 819.

Allmählich findet sich daneben „*tref*“ (< lat. *trabem*).

Lor tres et lor voiles leverent. *Brut* 614.
Montent sor mas et seur les trefs. *Octav.* 822.

Die schrägen Rahen der Lateinsegel heißen „*antenne*“ (lat. *antenna*).

Vont s'en li Turc, lor voiles plaines,
En haut levees les antaines
Sor les mas, qui sont enchargié. *Diab.* 1465.

N'i avoit mais c'un ancre a traire;
Lez antaines erent a mont,
Traient lor voile si s'en vont. *Chin.* 4223.

Et colerent lor antenes haut; et s'acosta la guallee a mur de la ville. *Chipr.* 170.

Mittels der „*utague*“ (nfrz. *itague*), des Drehreeps,

wurde die Rahe am Mast emporgewunden und dort festgehalten. Die Herkunft des Wortes ist dunkel. Es ist wahrscheinlich mit dem baskischen *itaga* und dem niederbretonischen *itak* verwandt.

Bones utanges ont el tref. *St. Gilles* 897.
Utagues laschent, tres avalent. *Brut* 11510.
N'i remaint mast, funain ne tref
. . . . . .
Rompent utages e hobenc
E li chaable e li grant drenc. *Troie* 27595.
Bien atornerent en toz senz
Cordes, witages et hobens. *Marech.* 17191.

Oben am Mast lief das Drehreep durch eine Talje (Rolle) „*toret*" (eine Ableitung von *tour* < *tornus*).

Le tref ont tost desharneschié
Et sus dusqu'as torés sachié. *Floire* 1165.

Das zweite Ende des Drehreeps war an einem Spill, einer Winde, „*windas*" (< altnord. *vindass*) befestigt.

Vunt as windas, levent le tref. *St. Gilles* 802.
La voile lieve a un windas. *Raguid.* 4924.
Tornez moi ces guindas! *Florence* 5295.
Hobens ferment, windent le tref. *Rou III* 9880.

Jal lokalisiert das Spill auf dem Bug des Schiffes. Wahrscheinlich verleitet ihn dazu die Annahme, daß das Spill zum Aufholen des Ankers benutzt wurde. Dies wird aber nirgends erwähnt, auch nicht in der anord. Literatur. Auf den alten Abbildungen läuft das Drehreep niemals nach vorn. Das Spill ist hinten, wie es die Vie de St. Gilles, eine der zuverlässigsten Quellen für das afrz. Seewesen, auch angibt.

Gires se dort, car mult fud las
Od l'esterman lez le windas. *St. Gilles* 907.

Um die Rahe immer dicht am Mast zu halten, ist in der Mitte das Rack, afrz. „*drenc*" (< altnord. *drengr*), angebracht, eine Schlinge, die lose um den Mast liegt.

Veiles, utages e hobens
E forz chaables e grans drens
N'i ot rien plus que aprester. *Troie* 925.
Rompent utagues e hobenc
E li chaable e li grant drenc. *Troie* 27595.

Bruisent lur masz, lur gouvernail,
Nul d'eus n'endure le travail,
N'i a ne veile ne hobenc,
Utage n'escote ne drenc. *Ducs II* 2079.

Zur Befestigung der Rahe in der horizontalen Lage, dienen die Brassen, „*bras*“ (< ?). Es sind Taue die von den Enden der Rahe nach den beiden Bordseiten laufen.

E d'autre part devers le bort
Sunt li nodras et li bras fort. *St. Gilles* 895.

Am Mast war stets nur ein Segel, und zwar entweder ein großes viereckiges Rahsegel oder ein dreieckiges, ein „Lateinsegel“. Über das letztere wird wenig berichtet. Die folgenden Ausführungen gelten daher vornehmlich dem Rahsegel. Afrz. heißt das Segel „*voile*“, „*veile*“ (< lat. *vela*).

Trei mile veiles de color
I pareissent sor maz dreciees. *Troie* 25992.

oder „*sigle*“, eine Ableitung von altnord. *sigla* (segeln).

Vers la cité de Rome fet son sigle dresier.
Florence 3344.

Auch „*tref*“ findet sich in der Bedeutung „Segel“.

Vus en merrez ma bele nef
E porterez i duble tref,
L'un ert blanc e l'altre neir. *Trist. Th.* 2561.
Li tres est de soie fine. *Parten.* 757.

Meist waren die Segel aus Leinewand, seltener aus kostbareren Stoffen.

La voile a fresche du poile Alexandrin,
Ja nul, qui vive, n'i verra point de lin. *Fouque* 16, 24.

Die Farbe war gewöhnlich weiß.

Plus espés perent que esteiles
Nefs, masz e trefs e blanches veiles. *Ducs* 27936.
Et drecierent lor voile qui fu blans comme lis.
Aye 1678.

Waren andere Stoffe als Leinewand verwandt, so waren sie zugleich farbig.

La voelle est derompue, don li drap furent pur
de fine clere soie; painte iert d'or et d'adur.
Florence 5380.

Mitunter waren sie bemalt.

Lor voiles entaillies par pans et par girons
Et bien enfigurees a testes de dragon. *Aye* 1746.

Et voit venir une moult grande nef,
Une crois d'or avoit sor le canel. *Huon* 8472.

Bien reconnut la nef isnelemant,
Car la crois fu en la voile devant. *Boeve II* 4352.

Zur Verstärkung der Ränder war das Segel mit einem Tau eingesäumt, dem Liek, „*ralingue*“ (< holländ. *ralijk*, Saggau S. 81).

Por le vant es tres acoillir
Font les privez avant tenir
Et bien fermer es raelingues. *Brut* 11502.

Die Segel konnten gerefft werden; dies geschah mit Hilfe der Reffbändsel, „*ris*“ (< altnord. **ris*, dän. *ris*). Sie waren wahrscheinlich in 3 Reihen angeordnet.

A deus ris corent et a trois. *Brut* 11515 *var.*

Meist steht das Segel schräg zum Schiffskiel, sodaß die eine Seite dem Bug zugekehrt ist. Diese Seite wird nach Jal[1]) „*lisproz*“ genannt.

Pur le vent es trefs coillir
Funt les lisproz avant tenir
Et bien fermer as raalingues. *Brut* 11501 *var.*

Cil qui al governail s'assist
Estreitement al vent se prist,
Le lof avant et le lispreu. *Rou III* 9881.

Jal leitet das Wort von dem engl. „*leechs-prow's*“ her. An den unteren Zipfeln des Segels, den Schothörnern, sind die Schoten, „*escoutes*“, befestigt. Das Wort ist german. Ursprungs.

Estuins ferment et escotes. *Brut* 11508.

N'i a ne veile ne hobenc,
Utage, n'escote, ne drenc. *Ducs II* 2081.

Ne n'i out halé bagordinge
Ne escote ne scolaringe. *St. Gilles* 887.

Bei sehr großen Segeln war in der Mitte des Seitenlieks noch ein Tau befestigt, damit die Segel härter an

1) Arch. nav. I 172.

den Wind geholt werden konnten. Dies Tau nannte man „*böeline*“ (< altnord. *bóglína*), Bulien.

Utagues laschent, tres avalent,
Böelines sachent et halent. *Brut* 11510.
Rumpent bolines et hobens. *Trist. Th.* 2874.
Ne fud mester de böesline,
Tute fud queie la marine. *St. Gilles* 889.
La boeline halent al vent. *Edmund* 1381; ebenso *ib.* 1455.

Zum Aufgeien, d. h. Hochziehen, der Segel dienten die Geitaue „*braiol*“. Nach Saggau S. 105 haben wir darin eine Ableitung von *breuiller*, einer Nebenform von *brouiller* (verwirren) zu sehen.

Selonc l'oré portent lor voiles,
Les braiols font lacier ae mast,
Que li vanz par desoz ne past. *Brut* 11513.

Unterstützt wurden sie darin von den Gordings. Afr. haben wir dasselbe Wort, „*gordingue*“.

Tels i a, traient les gurdingues,
Et auquant abeissent lor tref,
Por la nef corre plus süef. *Brut* 11505.
Ne n'i out la nuit lof clöé,
Estuinc trait ne tref gardé,
Ne n'i out halé bagordinge. *St. Gilles* 885.

Hier ist vielleicht die Backbordgording gemeint.

E tost ataschent lur boelins
E estreiment lur holgurdins. *Edmund* 1455.

Beim Segeln mit halbem Wind wurde das Segel durch eine Stange, „*betas*“ (< altnord. *beitiáss*), noch besonders ausgespreizt [1]).

Li un s'esforcent al vindas,
Li autre al lof et al betas. *Brut* 11490.

Waren die Segel aufgegeit, so wurden sie durch Bezüge, „*tialz*“ (< altnord. *tiald*, Zelt) gegen die Unbilden der Witterung geschützt.

Funt un tialz desus le tref,
E puis s'en issent el graver. *St. Gilles* 930.

Die Bezüge über die Segel legen heißt „*herneskier*“,

1) Altnord. Seewesen S. 61.

das Gegenteil „*desherneskier*“, nach Jal beides Ableitungen von *harnais* (< kelt. *harn*).

Aspre est le vent, le sigle legier,
Unc ne les covint harnesker. *Edmund* 1457.
Franceis virent del havne eissir
Noz genz et encontre els venir.
Sachiez que petit les presierent.
Tantost lor veiles herneskierent. *Marech.* 17333.
Dunc vëissez ancres lever
. . . . . .
Marîniers saillir par ces nefs
Deherneschier veilles e trefs. *Brut* 11486 *var.*
Chescun marinier de l'esneke
Forment le sigle desharneske,
Lur hobens estreignent vers destre,
Hors lancent lur lof vers senestre,
La veile treient jesqu'a la hune. *Edmund* 1375.
Toutes les nes issent du port,
Le tref ont tost desharneschié
Et sus dusqu'a torés sachié. *Floire* 1164.

In der Vie de St. Gilles sind einige Ausdrücke vorhanden, deren Deutung mir nicht gelungen ist. Es sind „*scolaringe*“, „*helenger*“ und „*nodras*“.

Ne n'i out halé bagordinge,
Ne escote ne scolaringe,
Ne fud mester de böesline,
Tute fud queie la marine.
Ne lur estut pas estricher
Ne tendre tref ne helenger.
Fort ert l'estai e li hobent
Ki fermé furent vers le vent.
Et d'autre part devers le bort
Sunt li nodras e li bras fort. *St. Gilles* 887.

Jedenfalls sind es Teile die in Beziehung zum Segel stehen.

5. Der Anker und das Ankertau.

Der Anker, *ancre* (< lat. *ancora*), fast immer aus Eisen, war je nach der Größe des Schiffes verschieden groß. Die der Galeeren konnten viel kleiner sein als die der großen „*naves*“.

Apprés y sont les forges ou l'en fait les anchres, tant des galees comme des nafves. *Anglure* 340.

Da die Anker schlecht faßten, so mußten die Schiffe stets mehrere haben. Außerdem wird eine einzige Trosse die schweren Fahrzeuge kaum haben halten können.

En l'esnege l'ont fait porter
E cels od lui qu'il volt mener,
Batels et anchres ont enz traiz. *Rou III* 9875.

Das Seitensteuer war bei hohem Seegang sehr gefährdet, und man ging deshalb bei Sturm lieber vor Anker.

Dous ancres ont lessiez de si au fons aler,
Mes les cordes rompirent, n'i porent arester.
Florence 5396.
car li mariniers geterent lour ancres encontre le vent, ne onques la nef ne porent arester tant que il en y orent aportei cinq. *St. Louis* 630.

Die Bezeichnung für Ankertau ist „*chaable*" (< lat. **catabola*, griech. καταβολή).

Rompent utages e hobenc,
E li chaable, et li grant drenc. *Troie* 27595.

Der Hafen von Askalon ist den Winden so ausgesetzt,

que nus chaables n'i porroit tenir les nes qu'eles ne se defroissassent toutes. *Tyr II* 174.
Bien atornerent en toz senz
Cordes, witages et hobens,
Buens ancres et chaables forz,
Pur arester devant les porz. *Marech.* 17191.

Wace hat das dem Nordischen entlehnte „*estrens*" (< *strengr*) [1]).

Donc vëissiez ancres lever,
Estrans trere, hobans fermer. *Brut* 11486.

Im Mittelmeer findet sich auch „*goume*" (< ital. *gumena*).

si tailerent lor goumes
hastivement, et laysserent lor ancres
en mer. *Chipr.* 288.

6. Sonstige Geräte.

Jedes größere Schiff hatte eine Laufplanke. Die Namen sind verschieden, meist „*pont*". Andere sind „*planche*" Florence 5183, und „*eschiele*", Lais Guigemar 702.

1) Romania XXIX 174; Altnord. Seewesen S. 80.

La vëissiés ces mas derchier,
Et ces pons metre, nes cargier. *Brut* 11478.
Maintenant fors le pont li lance,
Et il entre tous armés. *Fergus* 160, 4.

Wenn das Schiff abfahren wollte, so wurde der Laufsteg eingezogen.

Paien sunt descunfit, vers lor nefs fuiant vont;
Mes li nostre entre dous par force mis se sunt.
Cil ne porent entrer, kar sus sunt traiz li punt.
Horn 3432.

Die Laufbrücke war so groß, daß ein Einzelner Mühe hatte, sie einzuziehen.

Quant il fu ens, defors geta
Un petit pont, qui i estoit.
Par deseur le poncel estroit
Mist son cheval parmi es bors.
Lors a tiré par grans esfors
Le pont arriere. *Raguid.* 4918.

Unentbehrlich war das Beiboot. Siehe auch „*barge*" b) S. 34 und „*batel*" S. 44. Große Schiffe hatten auch mehrere. Während der Fahrt lagen sie auf dem Deck. Im Bedarfsfall wurden sie zu Wasser gelassen.

Lur batel orent en mer mis,
Car pres furent de lur päis. *Trist. Th.* 2877.
Gitez le batel fors du bort
Et viegnent o nos li plus fort.
Cil ont fors gité le batel
Qui du comandement fu bel.
Quant el est enz, li bacheler
As avirons tranchent la mer. *Parten.* 5861.
Kant les treis nefs sunt hors de port,
Lur batel devers le bort
Treistrent en la nef maintenant. *Edmund* 1365.

Der Riemen (Ruder) hieß „*rime*" (< niederl. *rime*), „*rein*" (< lat. *remum*) seltener „*aviron*", eine Ableitung von lat. *gyrus*, griech. γῦρος, oder „*rame*". Dieser letzte Ausdruck en ich zuerst bei Villeh. fand, geht ebenfalls auf das lat. „*remus*" zurück, und zwar, meiner Ansicht nach, durch Vermittlung des Italienischen. Das ital. *remo* wurde zu einer Zeit übernommen, als das *e* nicht mehr diphthongiert wurde, wahrscheinlich zur Zeit der Kreuz-

züge. Das *e* wurde dann vor dem Nasal zu *a* verdunkelt, ähnlich wie in *femme* < *femina*.

Perdu en esteient li rein.
Il sont es galyes entré,
Du port les ont desaancré,
Les rimes ont en mer hurté. *Sone* 19860.

Et esploittierent tant au vent et aux rymes.
Froiss. XVI 50.

La öissiez avirons bruire
En plusieurs lieus aus nez virer. *Guiart I* 1301.

Et li maronnier siglent, les avirons ont pris. *Orson* 1257.

Bei Sone findet sich auch „*naviron*" unter dem Einfluß von „*navire*".

Cascuns a pris un naviron. *Sone* 5993; ebenso *ib.* 8021.

Ensi alerent a force de rames tote la vespree.
Villeh. CCVII.

Der Bootshaken war den Altfranzosen natürlich nicht unbekannt; er hieß „*croc*".

A tant ont tourné le batel,
Et tant nagent qu'il sont venu
Et a crox pris et retenu
Le batel ou la Manekine
Estoit. *Manek.* 4802.

Nicht zu entscheiden ist, ob vor 1200 alle Schiffe Laternen hatten. Nach dem Rolandsliede müßte man es annehmen.

En sum cez maz e en cez haltes vernes
Asez i ad carbuncles e lanternes
La sus a munt pargetent tel luiserne
Que par la noit la mer en est plus bele. *Rol.* 2632.

In maritimen Dingen ist aber gerade dies Denkmal sehr unzuverlässig. In Florence wird das Vorhandensein einer Laterne als etwas Besonderes dargestellt.

Une escharbocle i a la desus au dromont
Que giete tel clarté et reluist contre mont
Que la nuit s'entrevoient les nez que entor sont;
Bien se gardent des roches que pas n'i hurteront.
Florence 560.

Wilhelm der Eroberer läßt oben am Mast seines Schiffes eine Laterne anbringen, damit die andern Schiffe ihren Kurs nach ihm richten können.

Une lanterne fist li dus
Metre en sa nef el mast desus,
Que les altres nes la vëissent
E emprés li lor cors tenissent. *Rou III* 6469.

Auch Richard Löwenherz hatte eine Laterne am Mast seiner „*esnege*", die den andern Schiffen die Richtung angab.

Par nuit aveit acostumé
Qu'en sa nef aveit alumé
Un grant cirge en une lanterne
Qui mult getoit clere luserne;
Tote nuit ardoit totes veies
Por mustrer as autres les veies. *Ambroise* 1235.

Später, im 13. Jahrhundert, hatten sicher alle Schiffe Laternen.

selle nuit dou samedy, les gualees de Jeneves en chascun de lor escaloine alumerent une chandele pour henor de la Vierge Marie. *Chipr.* 286.

Ein Ausdruck, dessen Bedeutung man immer noch nicht festgestellt hat, ist „*lof*". Ich gebe zunächst die Belege:

Li un s'esforcent al vindas
Li autre al lof et al betas. *Brut* 11490.

Cil qui al governail s'assist
Estreitement al vent se prist,
Le lof avant e le lis preu. *Rou III* 9881.

Bons fud li venz e la mer quieie,
Ne lur estoet muver lur greie,
Ne n'i out la nuit lof clöé. *St. Gilles* 883.

Cele part unt le lof turné,
A l'ysle vunt sigle levé. *ib.* 925.

Chescun mariner de l'esneke
Forment le sigle desharneske,
Lur hobens estreignent vers destre,
Hors lancent lur lof vers senestre,
La veile treient jesqu'a la hune,
E al vent la firent comune.
La boeline halent al vent
Ki lore recoilt et supprent;
Kant la nef aveient aprestee
A Dampnedeu l'unt comandee, *Edmund* 1375.

Lur lof unt enz mult tost lancié,
E tost ataschent lur boelins
E estreiment lur holgurdins.
Aspre est le vent, li sigle legier,
Unc ne les covint harnesker. *ib.* 1454.

Vergl. dazu die mittelengl. Beispiele im Oxford Dictionary unter *luff*[1]. Jal nahm an, „*lof*“ sei das Luvschothorn. Dem widersprechen aber die obigen Belegstellen. Volkommen falsch ist die Behauptung de la Roncière's I S. 119, daß „*lof*“ ein Streifen aus Pergament oder Leder sei, der zur Verstärkung der unteren Ecken des Segels diene. Er beruft sich auf eine Stelle im Bremischen Urkundenbuch, wo in einem Freibrief an die Lohgerber aus dem Jahre 1305 gesagt wird: „*Interdicimus etiam, ne quis allutificum de civitate super campum pro pellibus, sive corticibus, seu pro foliis que lof vulgariter appellantur, emendis egrediatur*“. Es ist doch ganz offenbar, daß diese Stelle garnichts über das afrz. „*lof*“ aussagt.

7. Schiffsnamen.

Am Schluß dieses Kapitels möchten wir noch ein paar Eigennamen von Schiffen erwähnen. Schon Villehardouin führt einige an.

Et deus nes qui estoient liees ensemble dont l'une avoit nom „la Pelerine“ et li altre „li Paravis“.
Villeh. CXXIII.

Bort a bort contre „l'Orgueilleuse“
Qui fu si tres durement grande,
Aveuques li une normande
Que l'on nomma la „Jehannete“. *Guiart II* 9753

une nef que on appelleit „La Sale dou Roy“.
Froiss. V 260.

Mehrfach wird der „*Christophle*“ der Engländer erwähnt.

et concquisent ceste armee le belle nave qui tant avoit coustet au roy d'Engleterre, que on appelloit „Christophe“
Froiss. III 73

et sy avoient la grosse nave que on appelloit Cristofle qui povoit destruire moult de petites. *Le Bel I* 179.

B) Die Navigation.

In diesem Abschnitt soll alles die Navigation im allerweitesten Sinne Betreffende behandelt werden.

a) Die Orientierung.

1. Benennung der Meere.

Unentbehrlich für die Orientierung sind gewisse geographische Kenntnisse, besonders die Kenntnis der verschiedenen Meere.

Die Literatur gibt uns zahlreiche Benennungen von Meeren und Meeresteilen, welche zum Teil von den heutigen abweichen. Den Atlantischen Ocean nannte man das Weltmeer „*Oceane*“ und betrachtete die übrigen Meere als Arme dieses großen Meeres, Tresor 151.

Les Tatars sont gens qui sont Meinhles, pour ce que il sont d'un päis quy a nom Mehlie, qui siet sur la mer ocseane. *Chipr.* 293.

Der englische Kanal hieß bei den Altfranzosen englisches Meer.

Jusques a le mer d'Engletierre
U jusques au port de Brandis. *Ren. N.* 3894.

Le grant mer d'Engletere ont toute trespassee. *Baud. XV* 8.

Im Baud. IV 343 findet sich dafür schon „*canal*“, doch ist es hier nicht als Eigenname gebraucht.

Die irische See hatte schon damals ihren Namen, nur wird man den Sanct-Georgs-Kanal noch mit hinzu gerechnet haben.

A l'endemain, cils vens contraires
Les bouta en la mer d'Irlande. *Froiss. IX* 214.

Le haute mer d'Illande qui est rouge et salee. *Baud. XV* 9.

Seltsamer Weise gebraucht Froissart dafür den Namen „*Riviere de Clarense*“. Meliad. 18774, 18818, 26905.

Weit mehr Namen sind uns vom Mittelmeer überliefert, das selbst „*la mer miterreine*“ hieß (Tresor 151). Ferner:

jusqu'a la bouche du Bras, la ou il chiet en la mer qui a non Moiterriene; ou il a bien ·CC· miles de Costantinoble. *Tyr II* 429.

Aus dem Beispiel geht hervor, daß in diesem Namen die Dardanellen und das Marmarameer nicht mit einbegriffen waren. Das Zwischenmeer zwischen dem Ägäischen und dem Schwarzen Meer hieß „*Bras de Saint Jorge*“ [1]).

si prist gent, et passa le Braç Saint Jorge. *Ernoul* 377.

Or estoit chis pors la, ou Troies le grant sist, a l'entree du Bras Saint Jorge. *Clari* 34.

jusque pres de Costantinoble a une cité qui a non Galipople, qui siet pres la, ou li Bras Saint Jorge chiet en la grant mer. *Tyr II* 345.

Wilhelm von Tyrus erklärt die Benennung:

la cité de Costantinoble qui est fete autresi com un triangle: li primerains costez est outre celui bras et le porz iluec siet l'eglise monseigneur Saint Jorge, dont cele mers a non le Bras Saint Jorge. *Tyr I* 65; ferner erwähnt: *Edmund* 641; *Baud. XXV* 56.

et vindrent jusqu'a l'entree du Bras Saint Jorge, la ou il se part de la mer de Ponte, bien i a XXX miles de Costantinoble. *Tyr II* 429.

Das Schwarze Meer nannte man also „*la mer de Ponte*“.

Sehr gefürchtet wegen der Stürme war der Golf von Adalia, zwischen Cypern und der Stadt Adalia.

Li Grezois l'apelent Atalie, dont la mer qui est pres d'ilec et dure des le mont de Lissidone jusqu'en l'isle de Chipre, est apelee en Grece Atalique. Mes nostre François li mistrent non le goufre de Satalie et ainsi le claime l'en ore communement. *Tyr II* 132.

Dreit al gofre de Sartalee
Qui est un trop dotés trespas,
N'ad plus dotos en toz les pas. *Ambroise* 1318.

Si nous advint, que nous eusmes passé le gouffre de Sathalie, nous eusmes vent si contraire que par force il nous convint aler prendre le port du Chastel Rouge. *Anglure* 309.

---

1) Eine Karte aus dem Jahre 1308 von Pietro Vesconte weist schon den Namen Marmorameer auf.

Auch auf den italienischen Karten jener Zeit heißt der Ort Satallia[1]).

Anglure erwähnt in seiner Voyage 315 den „*gouffre de Macry*“, eine unbedeutende Meeresbucht an der kleinasiatischen Küste gegenüber von Rhodos.

In der Adria, *la mer Adriane* (Tresor 162), war der Golf von Venedig am bekanntesten. Dies war ganz natürlich, da Venedig einer der größten Häfen am Mittelmeer war.

In der afrz. Literatur wird der Golf allerdings wenig erwähnt.

et se mist a l'agait de l'issue dou goulf de Veneise un lein soutil. *Chipr.* 169.

Die Epen zeigen eine besondere Vorliebe für den Faro, die Straße von Messina.

Ultre le Far tot droit a Rise. *Ambroise* 1137.

De si au Far le vont chaçant,
Il saut en l'eve a tout l'enfant,
Le Far trespasse, perdu l'ont. *Palerne* 115.

Et sachiez que entre Secille et Itaille si a un petit braz de mer emmi, qui est apelez Far de Messine. *Tresor* 164.

Et s'est par Aspremont tot droit acheminee
Et a passé le Far a une matinee. *Maugis* 394.

Aus Unkenntnis wird er auch wohl „*Far de Rome*“ genannt.

Du far de Rome dusqu'a Diepe sor mer. *Ogier* 95.

Philipp v. Beaumanoir, dessen geographische Kenntnisse ja überhaupt recht mäßig sind, macht sogar einen Fluß daraus.

Droit en une riviere vint
Qui parmi Romme son cours tint,
Le Far le doit on apeler
De Romme va dreit a la mer. *Manek.* 4763.

Nur einmal wird das Tyrrhenische Meer erwähnt.

D'iluec se hastent de sigleir
A la Tirrenïene meir. *M. Brut* 1285.

---

1) Älteste Kompaßkarte von 1308 des Pietro Vesconte und Mapamondi von 1375 für Karl V. von Frankreich gezeichnet.

Nur aus der Bibel kannten die Altfranzosen das Rote Meer. Es war für sie das Ende der Welt.

Que de ci qu'a la mer vermeille
N'en aveit nule sa pareille. *Ducs* 26657.

dus qu'en la mer vermeille. *Alixand.* 6, 35.

Et manda Sarrazin jusqu'a le rouge Mer.
Cygne R. 18573.

Dies unbekannte Meer hatte etwas Unheimliches an sich, und darum nennt der Dichter des Baud. die Irische See „*rouge*".

Le grant mer d'Engletere ont toute trespassee,
Le haute mer d'Illande qui est rouge et salee.
Baud. XV 8.

In demselben Sinn wie das Rote Meer wird das Lebermeer, „*mer betee*", gebraucht, und zwar ausschließlich in den Epen.

N'ot si maistre larron jusqu'en la mer betee.
Fierabr. 3047.

N'ot si fort homme dusqu'en la mer betee.
Aliscans 288.

Et trestote la terre des qu'an la mer betee. Florence 509; ferner *Fergus* 97, 12; *Poit.* 1262; *Doon* 9397; *Cygne R.* 18704.

Verschiedentlich ist der Versuch gemacht worden, die Lage dieses Lebermeers ausfindigzumachen. Nach Brunetto Latini müßte es ungefähr das Schwarze Meer sein.

Mais il est prové par les sages que la terre de Scite est en Aisie, selonc ce que li contes devise ci devant, ja soit ce que les isles de Scite qui sont deça le Danaum soient LXX mille pas loing dou Bofre de Trace, ou est la mer congelee et pereçose que li plusor apelent mer Morte.
Tresor 167.

C. Hofmann[1]) sieht das „*mer betee*" in der Sagassosee. Aber so stark sind die Tangmassen, die dort zusammengetrieben werden, nicht, daß sie die Schiffahrt hindern könnten. Nach R. Much[2]) läge es bei der Taymirhalbinsel. Er beruft sich auf Nansen, der bei seiner Entdeckungsfahrt hier die sonderbare Beobachtung gemacht

1) Sitzungsberichte d. Münch. Akad. 1865, Bd. II, S. 1 ff.
2) Anzeiger für deutsches Altertum 1898, Bd. XXIV, S. 321 ff.

hatte, daß sein Schiff mit voller Dampfkraft nur ganz langsam weiter kam. Eine Untersuchung des Meerwassers ergab, daß auf dem Salzwasser eine dünne Süßwasserschicht ruhte, die das Schiff, seiner Ansicht nach, mitzuschleppen hatte. Es ist aber durchaus unwahrscheinlich, daß im Mittelalter die Taymirhalbinsel überhaupt erreicht wurde. Nach meiner Meinung entstammt das sagenhafte Meer wie so vieles andere der Bibel, und zwar der Offenbarung Johannis Kap. IV, 6 und XV, 2, wo von einem „*mare vitreum*“ die Rede ist. Das ganze Mittelalter stand ja unter dem bestimmenden Einfluß von Religion und Kirche. Am Ende des X. Jahrhunderts spielte die Apocalypse eine besondere Rolle, weil hier für das Jahr 1000 der Untergang der Welt und das jüngste Gericht vorausgesagt sein sollten. Da das X. Jahrhundert gerade die Blütezeit der Epen ist, so ist es nicht weiter verwunderlich, daß wir in dieser Dichtungsgattung das „*mer betee*“ so häufig erwähnt finden. Aus einem Kommentar der Apocalypse aus dem XIII. Jahrhundert geht hervor, daß man dies „*mare vitreum*“ als ein wirkliches Meer von festgewordenem Wasser auffaßte.

par le crestal que de eve endurcist. *Ap.* 18.

2. Kurs und Distanz.

Von einem bekannten festen Punkt aus ist die Lage eines andern Punktes durch Kurs und Distanz bestimmt. Die Distanz wurde im alten Frankreich durch Meilen, „*lieues*“ auch „*lieues de mer*“ wiedergegeben.

Tant ont couru et la mer traversee
K'il virent tere a mains d'une liuee. *Ansëis* 4100.
Et cent liewes de mer plus avant esquipoit.
Baud. X 1098.
Mil liewes de mer, en une randonnee,
Nagierent sans lasquier. *ib. XV* 10.

Es läßt sich nicht entscheiden, ob die „*lieue de mer*“ von der auf dem Lande gebräuchlichen „*lieue*“, die 4 km maß, verschieden war. Im Mittelmeer herrschte die italienische „*miglia*“. Sie entspricht ziemlich genau unserer heutigen Seemeile (1,852 km).

et vindrent jusqu'a l'entree du Bras Saint Jorge, la ou il se part de la mer de Ponte, bien i a XXX miles de Costantinoble. *Tyr II* 429.

sy arrivasmes a Paula, qui est a cent ·m· oultre Venise. *Anglure* 20.

Der Kurs wird afrz. „*cors*“ (< lat. *cursum*) genannt. Kurs halten heißt „*tenir le cors*“.

Ne eschipre ne esturman
De lor dreit cors n'erent certan. *Eneas* 205.

Vers Barbefleue lor cors tenoient. *Brut* 11525.

Vers France tindrent lur curs dreit. *Ducs I* 1859.

les Jeneves armerent XV guallees et fu lor amiraill sire Origue Damar et ala en cours sur Pisans cestu Oric Damar. *Chipr.* 222.

3. Wind- oder Strichrose.

Zur Kursbestimmung bedienten sich die Seefahrer der Wind- oder Strichrose. Eine feste Richtung bot sich in der Nord-Südlinie, sie bildete daher die Grundlage aller Orientierung, da sie am leichtesten auffindbar war. Am Tage konnte man sich ja nach dem Stande der Sonne richten, und in der Dunkelheit gaben die Gestirne diese Hauptrichtung an.

Tant al solel, tant as estoiles,
Tant as avirons, tant as voiles,
A Totenois en Destremue
Est tote la flote venue. *Brut* 1051.

Vers Grece ont dreciees lor veiles
Tot dreit a l'asen des esteiles. *Troie* 4217.

Siglent et courent as estoiles. *Escoufle* 404.

Et li maronnier ciglent, les avirons ont pris;
Au ciel et aus estoilles corurent quinze dis.
Orson 1257.

Für eine ungefähre Bestimmung genügte das Siebengestirn, das bei den Alten ja sogar der Richtung den Namen gab.

Quant que a vers septentriun
Que nus char el ciel apelum,
Cest air, cest ciel u terre u mer,
Tut soelent gent nort apeler. *Rou I* 97.

Für eine genauere Bestimmung reichte dies Sternbild aber nicht aus. Man nahm daher den Stern zur Orientierung, der seine Stellung am wenigsten ändert, den Polarstern. Er wurde geradezu „*estoile de mer*“ genannt.

Cum cil qui par mer volt aler
Garde a l'estele marinier,
Une estele qui ne se muet;
Qui conoistre la set et puet
Et par li se set governer
Ne peut pas esgarer en mer. *Vierge* 54.

et samble de clarté l'estoile marinal. *Alixand.* 329, 24.

Car tout aussi comme li maronnier sont ravoié par l'estoille de le mer, sont li peçeur ravoié par medame sainte Marie. *Ernoul* 164.

Quar plus certainnement avoie
Ceus qui en mer quierent leur proie,
Son cercle, sa voie est petite;
Estoile de mer ele est dite. *Poem. mor. II, XXXIX.*

Durch lateinischen und italienischen Einfluß erhielt er auch den Namen „*tresmontaigne*“.

Volsisse qu'il semblast l'estoile
Qui ne se muet. Molt bien la voient
Li marinier qui s'i avoient;
Par cele estoile vont et viennent
Et lor sen et lor voie tiennent;
Il l'apelent la tresmontaigne. *Guiot* 623.

Por ce nagent li marinier a l'enseigne des estoiles qui i sont, que il apelent tramontaines. *Tresor* 147.

Bei klarem Wetter konnte man sich in der Tat kaum ein besseres Orientierungsmittel wünschen. Wie wurde es aber bei bewölktem Himmel? Auch da wußten die alten Franzosen Rat.

Un art font qui mentir ne puet
Par la vertu de la maniere:
Une pierre laide et bruniere
Ou li fers volentiers se joint
Ont; si esgardent le droit point.
Puis c'une aguile i ont touchié
Et en un festu l'ont couchié,
En l'eve le metent sanz plus
Et li festuz la tient desus.
Puis se torne la pointe toute
Contre l'estoile. *Guiot* 633.

Man hat diese Stelle als Beweis dafür angeführt, daß die Kraft der Magnetnadel, immer nach Norden (dem Polarstern v. 623) zu zeigen, damals bereits bekannt war und zur Herstellung des Kompasses benutzt wurde. Allerdings war die Bestimmung sehr unsicher. Denn die Nadel, die in einem Strohhalm auf dem Wasser schwamm, bewegte sich fortwährend.

Diese Methode wurde denn auch nur im Notfall benutzt.

Quant la mers est obscure et brune,
C'on ne voit estoile ne lune,
Dont font a l'aguille alumer. *ib.* 646.

Bekannt war sie jedoch allgemein.

L'aymant a teus dignités,
K'il fait le fier a lui tenir;
Cascun jour le puet on vëir
As maronniers ki vont par mer
K'il en font l'eswille torner,
Par quoi en mer vont droit chemin. *Ren. N.* 4680.

Auch im Tresor 147 wird mitgeteilt, wie man mit Hilfe des Magneten die Nordsüdrichtung finden kann.

Der Norden wird „*bise*“ (< ahd. *bîsa*) oder „*nort*“ (< germ. *norđ*) genannt.

En lur langue est north apelé
Bise, que de la vient le vent. *Duls I* 666.

Une chapele est sor un mont,
U coin d'une roche est assise,
Sor mer ert faite, devers bise. *Trist. B.* 916.

devers Bise fu logiez Buiemonz. *Tyr I* 93.

Quant Dieus lor dona vent del nord,
Eskiperent li marinier. *Madel.* 216.

Le vent de Nort lour est de mer tourné. *Acquin* 2168.

Für Süden findet sich „*midi*“ neben „*sud*“ (< germ. *sud*).

Dal sud lur salt dunques un vent. *Trist. Th.* 2864.

devers bise est la montaigne du Tor; devers midi la mer. *Tyr I* 111.

Aufrique dure de midi jusques en occidant. *Les Chron. Nor.* 77.

Für die beiden andern Hauptrichtungen der Strichrose halten sich fast durchweg die lateinischen Namen.

Adont fu li sigles dreciés
Por aler deviers orïent. *Ren. N.* 4186.
Quant une tempeste leva
Ki les deus naves desevra,
Que li Renart en orïent
Ala, et enviers occident
Ala li grant nave le Roi. *Ren. N.* 5321.
En mer est devers occident. *Rou III* 2781.
Europe dure, par devise,
D'occident de jusques en bise. *Mousket* 12879.

Seltener kommen daneben „*soleil colcant*“ (Brut 14627) und „*soleil levant*“ (Ambroise 1180) vor. Die germanischen Namen „*west*“ und „*est*“ beschränken sich ebenso wie „*nord*“ und „*sud*“ auf die normannischen und anglonormannischen Dialekte.

Dejoste Londres devers west. *Rou III* 5527.
Mult par lur veneient grant aport
Del Sud, del West, de l'Est, del Nort. *Edmund* 3101.
Li tens mua, li venz turna,
Ne porent terre aveir ne port,
Ne sei s'il orent est u north. *Rou III* 2766.

In diesem Beispiel sind „*est*“ und „*north*“ für die Winde, die aus dieser Richtung kommen, gebraucht. Überhaupt werden die Namen der Himmelsrichtungen und der Winde oft miteinander vertauscht, und es ist manchmal garnicht zu entscheiden, was das pimäre ist.

Bise ist eigentlich der Nordwind.

En temps que froide bise vente. *Pris. d'Al.* 7997.
Bisse ventoit sur destre, si faisoit un poi chaut. *Florence* 5045.
En lor nef entrent, si s'en vont
O dreite bise cui il ont. *Troie* 3495.

Ambroise nennt den Nordwind „*vent de boire*“, entsprechend dem lat. *boreas*.

Si com il erroit e s'estoire
Li tramist Deus un vent de boire. *Ambroise* 2305; *ib.* 3282; 11025.

In den Abrej. wird vom Boreas gesagt:

Li François toz jors a lor guise
Li claiment et apalent bise. *Abrej.* 10623.

Der Südwind wird auch „*plugel*“ (< lat. *pluvialem*), der Regenbringende, (Abrej. 10606) genannt. Der Ostwind *solaire* (< **solarium*), der sonniges Wetter bringende, (ib. 10574) und der Westwind „*molvent*“ (ib. 10591). Entsprechend den vier Hauptgegenden gab es vier Hauptwinde.

Veant lor ieuz, li vent venterent
Qui tencierent et estriverent
Tuit quatre se sont irascu. *Troie* 27579;
Wilh. Engl. 2314; *Graal* 2088; *Abrej.* 10527.

Die Zwischenrichtungen und die Winde aus diesen haben besondere Namen. Den SW-wind nennt Joinville *guerbin* (< ital. *garbino*).

Il avint que nostre neis hurta devant l'ille de Cypre, par un vent qui a non guerbin qui n'est mie des quatre maistres venz. *St. Louis* 39.

Der WNW-wind wird „*galerne*“ (< kelt. *gwalarn*) genannt.

Se galerne ist de mer, bise ne altre venz. *Voyage Charl.* 354.
Et li arbre sapin tot droit contre galerne *Florence* 594.
A une entree vers galerne. *Fergus* 193, 13.

Es gab aber schon Bezeichnungen, die aus denen benachbarter Himmelsgegenden zusammengesetzt sind. Wahrscheinlich sind sie an der normannischen Küste immer üblich gewesen. *nord-est* Ducs 27552; *norwest* Horn 105.

Sobald Land in nicht allzu großer Ferne vermutet wurde, schickte man jemand auf die Mastspitze oder den Mars, der Umschau halten mußte.

Et li bons pelerins est montés sor la vergue
Et choisi Aigremore et la tor d'Anfalerne. *Aye* 1875.
Dont fist en Cointeriel monter
Ou coffin haut por regarder
S'il puet nul sens tiere quoisir. *Ren. N.* 5367.

In der Nähe des Landes machte es oft große Schwierigkeiten, das richtige Fahrwasser zu finden. An der heimatlichen Küste kannten es die Schiffer aus eigner Erfahrung. Kamen sie in fremde Gewässer, so war größte Vorsicht geboten.

Galles ont a diestre eslongiet
Si ont mout Escoche aprochié,
Mais pené sont que nes n'embache. *Sone* 8211.

4. Loten.

Die Tiefe des Fahrwassers wurde durch Loten festgestellt; man brauchte dazu die „*plomee*“ (abgeleitet von lat. *plumbum*).

> *freres Remons qui estoit Templiers et maistre desus les mariniers, dist a un de ses vallez: Giete ta plommee; et si fist il. Et maintenant que il l'ot getee il escria et dist: Ha las! nous soumes a terre.*
>
> *St. Louis* 619.

Bei Sturm oder Nebel gerieten die Schiffe oft unversehens in die Nähe der Küste. Lief das Fahrzeug auf eine Sandbank, so war der Schaden meist nicht groß. Durch Galeeren konnte es wieder abgeschleppt werden.

> *Et se hurta nostre galee en terre, ce dit soir, tout pres du port de Rodes; et convint que trois des autres galees venissent retirer la nostre en mer: sy ne fut point dommages, car c'estoit sablon.* *Anglure* 30.

Die großen Segelschiffe kamen jedoch nicht immer so leicht davon.

> *devant l'ille de Cypre la ou nostre neiz hurta si malement que la terre ou elle hurta enporta trois toises dou tyson sur quoy nostre neiz estoit fondee,*
>
> *St. Louis* 13.

Später lief das Schiff des Königs noch einmal bei Cypern auf. Durch Taucher wurde festgestellt, daß der Kiel auf vier Klafter (*toises*) zerbrochen war (ib. 618—623).

Stieß das Schiff aber auf eine Klippe, so war sein Schicksal besiegelt.

> *A roces lor nes depeçoit.* *Brut* 11586.
>
> *A la roche la nef hurta*
> *Tote fendi e effundra;*
> *Par plusors lieus mer enz entra,*
> *Grant fu le tref, la nef versa*
> *E la gent tote perilla.* *Rou III* 10215;
> ferner *Tyr* 335 ff.; *Blancand.* 2220 ff.; *Chipr.* 203.

b) Die Fortbewegung.

1. Die winterliche Unterbrechung der Seefahrt.

Die Seeschiffahrt wurde nur in den Sommermonaten betrieben. Im Winter ruhte sie wegen der stürmischen, nebeligen Witterung. Es galt als ein gefährliches Unter-

nehmen, sich während dieser Jahreszeit dem Meere anzuvertrauen.

Volez vos donc faire tel rage
Qu'en mer entrez par tel orage?
Il est ivers molt fait lait tens,
Navïer ore n'est pas sens.
Primes laissiez iver passer
Puis iert plus paisible la mer. *Eneas* 1707.
d'iloques siglerent
Tant qu'a Meschines ariverent,
Iloc tot l'iver sejorna. *Marech.* 9735.

Im Frühling, wenn die Natur sich wieder belebte, wurde auch die Schiffahrt wieder eröffnet.

Quant vint contre le tens novel,
Que doucement chantent li oisel,
. . . . . .
Lors fist Jason traire sa nef
Dedenz la mer ne tarja plus. *Troie* 953.
Quant le printemps vient et la bone saison pour mouvoir
qui veult passer la haulte mer. *Le Bel I* 86.
Et si vaurrai en Aufrique envoier
Pour Brandimonde, ma cortoise moillier,
K'ele past mer en chest esté premier. *Anséis* 3953.

Einmal wird die Dauer dieser Unterbrechung genau angegeben, nämlich die Zeit von Michaelis (29. Sept.) bis Lichtmeß (2. Febr.).

Melier out boen vent si passa,
Mes unques nef n'i trespassa
De la Seint Michel a nul jor
De si aprés la Chandelor. *Marech.* 13671.

Bei den Alten war die Zeit der Schiffahrt in ähnlicher Weise beschränkt.

„Ou tiers join des ydes de novembre dusques au VII^e jour des ides de mars sont les mers closes as navies"

heißt es in der Art de chev. 169, der afrz. Übersetzung des Vegetius. In dringlichen Fällen und bei kürzerer Reise wurde aber auch in dieser Zeit das Meer befahren. So berichtet Wace, daß der König von England mit Gefolge noch im Advent über den Kanal gefahren sei:

Avent esteit, nöel veneit,
De la grant flote e del navie
N'i out que une nef perie. *Rou III* 10234.

En mer se mist a grant meschief,
Quer li tens estelt ivernaiges
Si ert perillos li orages. *Marech.* 14166.

Nicht immer glückte das Unternehmen, und die kühnen Schiffer mußten dann die Fahrt aufgeben.

En mer s'empaignent, mais l'iverz
Lor est orribles e coilverz;
Lassé, chacié e tormenté
Resont a un port arivé. *Troie* 29193.

Das „Meer durchfahren" drückte der Altfranzose durch „*courre par mer*" oder „*nagier*" aus.

Corent par haute mer, s'ont lor voile levé. *Orson* 2902.
Mais ne corurent un mois ne XV dis. *Aye* 1679.
Siglent et courent as estoiles. *Escoufle* 404.
Parmi la mer haltisme la navie s'estent,
Tant nagent jour e nuit a la lune et al vent. *Destr.* 388.
Et puis s'eskipent et drecierent
Lor sigle, et par le mer nagierent. *Ren. N.* 4107.

Die Fortbewegung geschah durch Ruder oder beziehungsweise Segel, und zwar bei allen Seeschiffen.

Tant ont nagié et tant siglé
Que en Tamise sont entré. *Brut* 4327.
Cureient as nefs erraument,
Les veiles dresçöent al vent
E traeient as avirons. *Ducs* 603.
Nagent a fort as avirons,
Tant ont nagié et tant siglé. *Eneas* 274.
Et li maronnier ciglent les avirons ont pris. *Orson* 1257.

Auch die Galeeren benutzten möglichst oft das Segel.

Si est en la galye entrés,
A tant est li voilles levés,
Et li aviron en mer fierent,
A III saus le port eslongierent,
Bon vent orent et avirons. *Sone* 8187.

2. Anwendung der Riemen.

War der Wind sehr günstig, so unterließ man auf den Transportfahrzeugen das Rudern.

Ja n'i avra nagié,
Quar le vent iert mout fort que la veille estendie.
Florence 5296.
La mer passerent au vent sans aviron. *Amis* 3482.

Beim Auslaufen benutzte man die Riemen allein, und erst im freien Wasser wurde das Segel geheißt.

Eneas torne del rivage
En halte mer s'enpeint a nage,
Il traient sus sigles et veiles
Si laissent corre as esteiles. *Eneas* 3021.

Adont fierent des avirons
Et font la galye salir
Encontre les ondes bondir,
Apries ont leur voille levé. *Sone* 8296.

Li vaisslaus est du port tournés,
Les rimëours ont fait nagier.
Car mout les convint toupijer,
Et entour les roches aler
Et maint grant rigort trespasser. *ib.* 16804.

Bei Windstille nahmen die Seeleute ebenfalls ihre Zuflucht zu den Riemen.

Cum venz n'iert, nagez idunc;
As avirums dunc se metent,
La gracez deu mult regrettent. *Brand.* 228.

Set jorz i furent acompliz,
Quar toz lor est li venz failliz;
Mais tant ovrerent o lor reins
Par mi la mer, que tot ert plains,
Qu'il pristrent port a Tenedon. *Troie* 4605.

Außer mit „*nagier*“ wird „Rudern“ mit „*rimer*“ und seltener mit „*aviruner*“ und „*voguer*“ (< mhd. *wogen*) bezeichnet.

Danemarche ont outre passé
Si riment outre as avirons. *Sone* 8222.

Et voguerent cele part tuit d'un front. *Villeh. CCVIII.*

Par la mer tant avirunerent,
En Seigne vindrent, enz entrerent. *Rou I* 332.

3. Anwendung des Segels.

Sehr viel mehr Überlegung und Geistesgegenwart aber weniger körperliche Anstrengung als das Rudern erforderte das Segeln. Die Altfranzosen konnten nur mit achterlichem, höchstens mit halbem Wind segeln.

Gurlac a cinq nes solement
A tant coru a val le vent. *Brut* 2541.

Elle venoit, ce leur sambla
A val vent, et fu la tantos. *Meliad.* 9881.
Tant ont singlet li maronnier
A val vent, sans yaus fourvoyer
Que il sont venu a Abredane. *ib.* 11802.

Das Seitensteuer machte das Segeln „beim Wind" unmöglich, auch hatte man wohl noch nicht die Wichtigkeit des Kiels erkannt. Daher mußten die Seefahrer oft tage- ja wochenlang auf günstigen Wind warten.

Lur venz demueret ne s'en pueent turner. *Chans. Guil.* 1096.
Lungement i unt demoré
Pur atendre vent e oré
Que en Engleterre aler pëussent. *Rou III* 2785.
A Saint Valeri longuement
Sejornerent por aveir vent. *Rou III* 6457.
Mais vent lor faut en tote la jornee,
De quatre jors n'est la nef remüee. *Fouque* 13, 3.
Li rois se tient qu'en mer ne monte
Pour le vent qui leur est contraire. *Guiart I* 5894.
Nous ne nos poons ravoiier,
Se nous n'avons le vent pour nous. *Meliad.* 11637.
mes li vens leur fu toudis si contraires que bien VI sepmaines qu'il furent sus l'aige, il ne peurent prendre terre a Chieresbourch. *Froiss. V* 315.

Drehte sich der Wind während der Fahrt stark, so konnte das ursprüngliche Ziel nicht erreicht werden.

Damz Alexis entrat en une nef,
Ourent lour vent laissent corre par mer,
Dreit a Tarson espeiret arriver.
Mais ne puet estre, aillours l'estuet aler:
Tot dreit a Rome les portet li orez. *Alexis* 191.
Aler voldrent en Normendie,
Mais un granz venz les traversa
Dreit en Bretaigne les mena. *Rou III* 1726.
A Bosahan entra en mer,
Ne vos sai dire en qui pecha
Ou en celui qui governa
Ou en l'oré qui traversa;
Mais jo sai bien qu'il mesala;
Ne pout en Normendie entrer,
Tres qu'en Pontif l'estut sigler. *ib.* 5636.

Dieselbe Tatsache wird auch Ducs 36533 bestätigt:

Ne pout entrer en Engleterre,
Torner s'en vout ignelement;
Mais ne li laissierent li vent,
Vers Northwege l'estut sigler. *Ducs* 36839.

El gofre devions entrer
Quant uns venz nos vint encontrer
Qui nos remena la vespree
La dont l'estoire esteit entree. *Ambroise* 1323.

Si nous advint que quant nous eusmes passé le gouffre de Sathalie nous eusmes vent si contraire que par force il nous convint aler prendre le port du Chastel Rouge. *Anglure* 309.

Große Gefahr bestand, wenn das Schiff zu dicht am Winde segelte, wie bei der Überfahrt Wilhelms des Roten nach Frankreich. Die Seeleute hatten ihn gewarnt, der König bestand aber auf seinem Vorhaben mit der Begründung, es sei noch nie ein König ertrunken.

Li esterman lui demandat
S'il voleit encontre vent aler
U periller enz en la mer.
„Frere, dist il, teisez;
Unc ne vëistes reis neiez
Ne jo nen ere ja le primer". *Gaimar* 5832.

Etwas ausführlicher berichtet hierüber Wace. Der König will den Kanal passieren.

Sire, font il, merci por De,
Nos n'avon mie boen oré,
Nos n'avon pas vent dreiturier
E contre vent fait mal nagier;
Laie est la mer, le tens cremon,
En mer metre ne nos oson. *Rou III* 9863.

Der König setzt seinen Willen durch.

Cil qui al governail s'assist
Estreitement al vent se prist,
Le lof avant e le lis preu,
siglant vindrent a Barbefleu. *ib.* 9881.

Recht unangenehm war es auch, wenn der Wind abflaute und Windstille, „*bonace*" (< ital. *bonaccia*), eintrat.

car les naves velegierent toute la nut et le matin ëurent grant bonase. *Chipr.* 222.

Une nef ot en la mer loing
Qui de sejorner n'est il soing,
Mais quant el ne puet avoir vent,
Ou vueille u non, iluec atent. *Parten.* 5815.

Aufmerksam wurde dann die Meeresoberfläche mit den Augen abgesucht, ob man nicht irgendwo ein Kräuseln des Wassers entdecken könnte, das das Auffrischen des Windes anzeigte.

Si lonc que voi mer est bonace. *Ren. N.* 5622.

Wie weiter oben S. 63 bereits erwähnt, wurden die Segel mittels eines Spills gesetzt. Man nannte dies „*drecier les voiles*".

Drecent lour sigle, laissent corre par mer. *Alexis* 79.
E les veiles es maz dresciees. *Ducs I* 747; ebenso *Florence* 5257; *Amis* 2658; *Sone* 6923.

Auch der Ausdruck „*lever la voile*" findet sich häufig.

Vunt as vindas, levent le tref. *St. Gilles* 803.
Il se pristrent aus cordes por les voilles lever. *Florence* 2694; *Gui N.* 53; *Acquin* 2144.

Gelegentlich finden sich auch andere Wendungen.

Li notiner alent lur treff. *Fol. D.* 71.
Les veilz traient a munt, kar bon fud li orez. *Horn* 3923.
Si collerent lor voiles et s'en alerent. *Villeh. CCIII.*
Il sachierent lor voiles a hautes cordes. *Aye* 1405.

Das dem nfrz. entsprechende „*faire voile*" findet sich bei Joinville.

E il escria a ses notonniers: Faites voile, de par Dieu! *St. Louis* 126.

und mehrfach in Chipr.

Quant siaus des naves virent que lor gallees furent vencus et desbaratés, si firent vele et alerent a Sur. *Chipr.* 155; *ib.* 169; *ib.* 254; *ib.* 314 u. öfter.

Für das Streichen d. h. Einziehen der Segel wurde fast ausschließlich „*caler le sigle*" (< lat. *calare*) gesagt.

Ne voudrent pas avant aler,
Iloec sunt lor veiles calees. *Ducs* 15691.
Mes li peschieres le batoit,
Que l'i faisoit par force aler
Et le sigle aprendre a caler. *Enf. Gauv.*
Il ariverent et calerent lor voiles. *Chipr.* 133.

Der Steuermann gab das Kommando: *Cale!* worauf die Mannschaft das Segel einzog.

Li govrenere crie: Cale,
Sa buene gens le sigle avale. *Parten.* 7591.

Therfes s'escrie: Cale, cale. *Wilh. Engl.* 2324.

Einmal ist dafür „*estricher le tref*“ belegt.

Ne lur estut pas estricher
Ne tendre tref ne helenger. *St. Gilles* 891.

Estricher hat sich aus dem germ. *strîkan*, streichen entwickelt.

Uber die Handhandhabung des Segels geben St. Gilles 883 ff. und Brut. 11484 ff. einigen Aufschluß.

Das Segel wurde mit dem Spill geheißt (Brut 11490). Vorher mußten die Wanten gut angeholt werden, da, wie wir später sehen werden, der Mast erst kurz vor der Fahrt eingesetzt wurde. Bei seitlichem Wind wurde das Luvliek nach vorn geholt (ib. 11503 var.) und durch die Lufschote und die Bulien in dieser Lage festgehalten. Kam der Wind mehr von achtern, so war die Bulien unnötig (St. Gilles 889). Bei nicht zu starkem Wind setzte man die ganze Segelfläche. Das Schiff segelte „*a pleines voiles*“.

Vers Anglesie siglent dreit
Pleines veiles, a grant espleit. *Ducs* 1071.

Tant ont siglé a veile pleine. *Troie* 979.

Dieselbe Bedeutung hat „*a plain*“ oder „*au plein*“.

Drechent le mast tendent le veil
Vunt s'en a plein li deu fedeil. *Brand.* 209.

A ches paroles es Isoré venu
Desous Morinde a plain voile tendu. *Ansëïs* 1329.

Il se desancrerent et tendirent leurs voilles au plain, car il avoient vent a souhet. *Froiss. II* 430.

Waren 2 Masten mit lateinischen Segeln vorhanden, so wurden die Segel bei direkt achterlichem Wind kreuzweis gestellt, d. h. eins auf der Backbordseite soweit wie möglich nach außen und das andere auf der Steuerbordseite, da sonst das hintere Segel dem vorderen den Wind fortgenommen hätte.

La nes en vait
Qui vent tout a devise avoit,
Car a voiles croisiés aloit. *Sone* 3182.

Les voilles ont andeus drechiés
Si s'en vont a voilles croisiés. *ib.* 6923; *Manek.* 5445; *ib.* 6821.

la navie d'Egypte s'apparut enmi mer qui avoit si bon vent que il venoient a pleines voiles croisiees. *Tyr. II* 178.

Nahm der Wind an Stärke zu, so mußte man die Segelfläche verkleinern, das Segel wurde gerefft. Die Rahe wurde gefiert d. h. gesenkt (Brut 11505) und mit den Reffbändseln, *ris* (s. S. 65), ein Stück des Segels eingebunden. Bis auf $^1/_8$ konnte die Segelfläche verkleinert werden.

Dont entendirent il generaument a sachier les ancres a mont et misent les voilles enssi qu'a demy quartier. *Froiss. IV* 141.

4. Verhalten bei Sturm.

Bei orkanartigem Sturm, den erfahrene Seeleute voraussahen, z. B. an dem wilden Jagen der Delphine (Tresor 187), wurde das Segel gänzlich gestrichen, um das Schiff nicht abtreiben zu lassen.

E sodement venta eissi
Qu'a peine, si furent sopris,
Porent lor trefs estre jus mis. *Ducs* 31097.

Li vens fu si oribles qui l'air est lanchans
Que pour coze c'on fust le voile jus getans
N'ariesta li dromons. *Baud. X* 1087.

War keine Zeit mehr, das Segel zu bergen, so wurden die Taue einfach gekappt.

Lor voiles et lor mas trencierent,
Quant de la tiere s'elongierent. *Mousket* 13325.

Alles Entbehrliche wurde dann über Bord geworfen, um das Schiff zu erleichtern.

Li grant aveir furent perdu,
Geté furent en mer parfonde
Por ester plus legier sor l'onde,
Mout petitet lor en remaint. *Troie* 27612.

Mais orés leva e tormente
Si grans et si piesme et si fors
K'il ne porent venir as pors.
Ains perdirent leur gouviernaus
Si gieterent fors leur cevaus. *Mousket* 13320.

Wußten die Seeleute sich nicht mehr anders zu helfen, so ließen sie die Anker nieder. Das Schiff Ludwigs des Heiligen mußte Anker werfen, da es sonst aufgelaufen wäre, und zwar waren 5 Anker nötig (St. Louis 630). Fürchtete man, daß die Taue nicht halten würden, so ließ man das Schiff, wenn es irgend ging, vorm Winde treiben.

Et n'osierent adont ancrer
Pour le peril dou vent contraire,
Adont se vont aval vent traire. *Meliad.* 11625.

In seiner Chronik IX, 214 berichtet Froiss. von einem ähnlichen Fall.

Es kam in der Tat häufig vor, daß die Taue rissen.

Dous ancres ont lessiez de si au fons aler
Mes les cordes rompirent. *Florence* 5396.
Lor voiles et lor mas trencierent,
Quant de la tiere s'eslongierent,
Et rompu furent tot lor kable. *Mousket* 13325.

Ein hilflos umhertreibendes Schiff nannte man *lagan* (< ? altnord. *lǫgn*).

Mais li nes est alaganee,
Car gouvreneres i faloit. *Sone* 7036.
Li nes u Aucassins estoit, ala tant par mer waucrant, qu'ele ariva au castel de Biaucaire, et les Gens du päis coururent au lagan. *Aucassin* 34, 10.
Le nave au Roi noüer fera,
Et claus dedens k'il abatra
Jus le sigle d'umelité
Et l'aigle et le pumiel doré
Dont ira lor nave a lagan. *Ren. N.* 5297.

5. Fahrtgeschwindigkeit.

Zum Schluß dieses Abschnitts wollen wir noch einiges über die Fahrtgeschwindigkeit zu damaliger Zeit bemerken.

Im Cygne H. wird zwei mal die Dauer einer Fahrt von Wissant, beim Kap Grisnez, nach Dover angegeben.

II 775 fuhr das Schiff am Mittag ab und kam zwischen None und Vesper an. Da die Entfernung 22 sm beträgt, so hätten wir eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ungefähr 5 kn oder sm in der Stunde. Es wird ausdrücklich hervorgehoben: *li mers fu forment coie et li vens moult seris* (II 777). Das zweite Mal (II 1100 ff.) dauerte die Fahrt noch länger, von der Terz bis zur None, also über 6 Stunden. Die Geschwindigkeit betrug also dies Mal noch nicht 4 kn. Froiss. XVII 315 wird die Überfahrtszeit von Calais nach Dover ebenfalls auf 6 Stunden angegeben. Die Entfernung ist dieselbe wie Wissant-Dover also eine Geschwindigkeit von noch nicht 4 kn. Nach Froiss. XVI 171 gelangte eine Flotte von 3 Schiffen in 2 Tagen und 2 Nächten von Vannes, an der Südküste der Bretagne, nach Plymouth. Wenn wir die Entfernung auf 245 sm schätzen, so käme auf die Stunde etwas über 5 kn. Auch hier wird betont, daß der Wind sehr günstig gewesen sei. Sehr viel mehr als 5 kn wird man wohl nicht erreicht haben. Bei allen Angaben ist aber noch der Einfluß der Gezeiten zu berücksichtigen. Im Huon 2833 wird die Reisedauer von Brindisi nach dem heiligen Land auf 15 Tage angegeben, im Chin. 4228 von Akkon nach Brindisi auf 12. Da die genauere Route nicht bekannt ist, so lassen sich aus diesen Angaben keine sicheren Schlüsse ziehen. Die Galeeren scheinen bei längeren Fahrten durchschnittlich auch nur 5 kn gelaufen zu sein. Denn es wird Chipr. 279 berichtet, daß die genuesischen Galeeren auf der Flucht XXX Miglien während eines halben Tages zurückgelegt hätten.

c) Das Aus- und Einlaufen.

1. Bedeutung von Ebbe und Flut.

Von sehr großer Wichtigkeit für das Auslaufen aus den Häfen und das Einlaufen war die Kenntnis der Gezeiten *tide,* (< germ. *(ge)-tide*) (Brut 11485 var.); *maree* abgeleitet von lat. *mare,* (Meliad. 11593):

l'empainte de cel floc ne puet estre vaincue par ayde d'avirons, qui bien suelent aucune fois vaincre le vent.
Art de chev. 172.

Als Ursache hatte man schon früh die Anziehungskraft des Mondes erkannt (Tresor 172; Art de chev. 172). Die Flut nannte man „*flot muntant*" (Rou III 1340, Ducs 27984), auch einfach *flot* (< altnord. *floti*) (Froiss. XI 332) oder „*muntant*" (Parten. 7585); die Ebbe „*flot retraiant*" (Brut 11846; Rou III 4631) oder „*retraiant*" (Parten. 7586) Der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser ist am Kanal ganz besonders hoch. So ist die Hubhöhe in Plymouth 4,7 m; Portsmouth 4,1 m; Hastings 7,3 m; Dover 5,7 m. An der französischen Küste ist sie noch beträchtlicher. Bei der Insel Guernsey 7,9 m, Havre 6,8 m und Treport gar 9,3 m [1]). In den Häfen lagen daher die Schiffe bei Ebbe auf dem Trockenen. Bei Hochwasser wurden sie wieder flott und benutzten nun den ziemlich starken Ebbestrom, um ins Meer zu gelangen.

Si l'enmaine tres qu'el gravier
U se nes tot a sec estet,
Entrent si ont sus lor pont tret.
. . . . . .
Od le montant en flote sont
E od le retraiant s'en vont,
Li retraians les met en mer. *Parten.* 7574.

Das Auslaufen bei Ebbe und das Einlaufen bei Flut war also damals ebenso üblich wie heute. Brut 11846; Rou III 1340; Trist. Th. 2797; Ducs 27984; Lais Guigemar 267; Parten. 4298; Marech. 17331; Meliad. 11593; Froiss. II 329 u. öfter.

Kannten die Seeleute die Gezeitenverhältnisse nicht, so wurden sie leicht von der Ebbe überrascht wie Acquin 1390 ff. Das Schiff saß zunächst fest und schließlich war es ganz auf dem Trockenen, so daß es von den Feinden zu Fuß und zu Roß angegriffen werden konnte. Im allgemeinen war ihnen aber das Eintreten von Ebbe und Flut bekannt, und sie richteten sich danach.

et les maronniers attendirent la maree si a point (car bien s'i congnoissent) que avec le flos ils entrerent ou havre de Brest. *Froiss. XI* 332.

1) Krümmel, Handbuch der Oceanographie II, 340.

2. Auslaufen.

Für den Begriff „in See stechen" gab es im afrz. verschiedene Ausdrücke. Am häufigsten war „*soi empeindre*" (< lat. *impingere*).

François et Foulque se sont en mer empreint. Fouque 14,25; *Aye* 1391; 2357; *Les Narb.* 3446; *Jourdain* 3084; *Aliscans* 6802; *Eneas* 91.

In transitiver Bedeutung:

Tutes ses oz ad empeintes en mer. *Rol.* 2629.

Fast ebenso häufig kommt „*soi esquipper*" vor, das von dem Substantiv *skip* abgeleitet ist

Aprés entrent es nes et en mer s'esquiperent. Fouque 166,6; *Eneas* 90; *Aliscans* 6802; *Jourdain* 2672; *Anséis* 1108; *Baud. IV* 437, 539.

Seltener ist „*soi esmouvoir*" (Brut 616, Wih. Engl. 2288) und „*soi enbatre*" (Sone 4327).

Vor der Abfahrt wurde das Schiff gehörig verproviantiert „*garni*", (< germ. **warnjan*), (Sone 18141; Ren. N. 3769; Bueve II 4287). Der Proviant wird „*garison*" genannt (Brand. 181; Aye 1858; Maugis 7168; Edmund 1338).

Für längere Reisen konnten nur dauerhafte Nahrungsmittel mitgenommen werden. Brot und gesalzenes Fleisch, werden sehr oft erwähnt. Florence 149; Huon 2813; Manek. 5419; Baud. I 259; Bueve II 4289. Mitgenommen wurde ferner Mehl (Marech. 9659; Bueve II 4288; Mousket 20949) und „*grans bacons qui furent sain*" Mousket 20950; Marech. 9658.

Schiffszwieback „*bescuit*" (< lat. **bis coctum*") gab es schon im 12. Jahrhundert.

Quant il orent lor nes louees
Et chargies et alevees
De viandes et de bescuis. *Escoufle* 389; *Florence* 149; *Huon* 2812; *Manek.* 5402; *Baud. I* 258; *Bueve II* 4288.

Aufbewahrt wurde er in Säcken.

Et pour ce, Nicholas de Soisi, qui estoit maistres serjans le roy, lessa trois saz de becuiz sur la rive.
St. Louis 639.

Wein fehlte niemals Eneas 88; Florence 149; Marech. 9658; Huon 2813; Manek. 5402; Baud. I 259; Edmund 1339. Gelegentlich wurden auch noch andere eßbare Dinge wie Käse und Fische (Florence 149ff) mitgenommen. Am schwierigsten war die Versorgung mit Trinkwasser.

Denn, wenn man auch mehrere Fässer voll mitnahm (Brand. 997 ff.), so wurde es doch leicht schlecht und mußte daher öfter erneuert werden.

Lor eve douce ont refreschiee
Que la mer aveit empeiriee. *Troie* 989; *Huon* 2814; *St. Louis* 638.

Mitunter wurde angelaufen nur, um das Trinkwasser zu erneuern (Anglure 315). Schlimm war es, wenn ein Sturm die Fahrt so verlängerte, daß das Trinkwasser ganz ausging.

La mesnie en est malbailie,
Kar dulce ewe lur ert failie;
Mult en sufrirent grant hachie. *Edmund* 1427.

War das Schiff mit allem Nötigen versehen, und waren die kleinen Schäden, die sich ja immer auf der Fahrt einstellen, wieder beseitigt (Pris. d'Al. 1951 ff.), so wurden bei Eintritt der Ebbe die Vorbereitungen zur Abfahrt getroffen. Der Mast wurde aufgerichtet.

Drechent le mast tendent le veil. *Brand.* 209; *Aye* 1601; *Wilh. Engl.* 750.

Bei kürzerem Aufenthalt blieben die Masten stehen. Ein Horn benachrichtigte die Mitfahrenden.

Au port fu un grans cors sonnés,
Ch'est qu'il viegnent entrer es nes. *Sone* 5673; ebenso *ib.* 8154 ff.

Die Seeleute, die die Zeit ausnutzen mußten, hatten ihre Not mit dem Einschiffen der Passagiere, denen oft das Abschiednehmen schwer fiel (ib. 5799). Das Boot und die Anker wurden aufgeholt,

Batels e anchres ont enz traiz. *Rou III* 9877; *Trist. Th.* 2577; *Troie* 4469; *Eneas* 1873; *Aliscans* 6801; *Palerne* 8983; *Aye* 3331,

Gott um guten Verlauf der Fahrt gebeten (Edmund 1384; Horn 2165; Gui 1917; Huon 2830), die Segel wurden gesetzt und das Schiff stach in See. Beim Auslaufen einer ganzen Flotte wurden Hörner und Posaunen geblasen.

Quant il issent des pors, grant noise demenerent,
Ces cors et ces boisines et ces grelles sonerent.
Florence 542; *Destr.* 307; *Clary* 9; *Ren. N.* 4929.

Die Kreuzfahrer sangen dazu:

Veni creator spiritus. *Clary* 9; *St. Louis* 126.

3. Einlaufen.

Das Einlaufen in einen Hafen wurde ebenfalls in verschiedener Weise bezeichnet. Meistens durch *arriver* (< lat. *adripare*):

Ariverent au port si drecent lor ensegne. *Florence* 162; *Horn* 2919; *Rou III* 6494; *Lais Eliduc* 869; *Ansëis* 5610; *Parten.* 773; *Sone* 17529.

auch transitiv:

que en Egypte lur nef ariverent. *Boeve* 362; *Orson* 1262.

venir al havene (port):

Quant il vinrent al avene, lor cingle ont avalé.
Aiol 9814; *Ansëis* 877; *Horn* 1608.

prendre port:

Sont tant par haute mer alé
Que port ont pris a sauveté. *Wilh. Engl.* 997; *ib.* 1051; 1346; *Cygne H. II* 778.

Eine kurze Strecke vor dem Ankerplatz wurden die Segel gestrichen, das Schiff hatte dann noch soviel Fahrt, daß es das Ziel erreichte.

Besserent maintenant le tref
E si alerent plus süef. *Madel.* 367; *Destr.* 396; *Aiol* 9814; *Ansëis* 878; *Sone* 17531.

Ließ man das Segel stehen, so konnte bei starkem Wind das Schiff leicht am Strand zerschellen.

Forz fu li venz qui les nes meine,
Auques a sec en mi l'areine
Les fait ferir veiles levees,
Peçeiees e dequassees. *Troie* 7127.

Hatte die Besatzung das Segel eingezogen, so wurde Anker geworfen.

lur veils abeserent, lur ankeres getterent. *Boeve* 363; *M. Brut* 1321; *Orson* 1262; *Horn* 2922; *Jourdain* 2433.

Dann wurde das Segel unter einem „*tialz*", d. h. Bezug, geborgen (St. Gilles 930) und das Boot ausgesetzt (ib. 928; Madel. 369; Manek. 8399). Am Strande wurde das Tauwerk getrocknet und in Ordnung gebracht.

Lur cordes unt ben essuiees
Ki de de la sausse erent muillees. *St. Gilles* 933.

Brauchte man die Fahrzeuge längere Zeit nicht, so wurden sie auf Land gezogen.

Mes li Venicien virent que il n'estoit pas granz mestiers que leur nes fussent aancrees en la mer; si les firent toutes trere a sec delez le port. *Tyr I* 483.

Wilhelm der Eroberer läßt nach seiner Landung in England ebenfalls die Schiffe aus dem Wasser ziehen (Rou III 6596). Ebenso läßt der Verfasser des Eneas den Helden seines Romans verfahren:

Fait a ses nes el Teivre traire,
N'en cuida mais aveir que faire. *Eneas* 3109.
Lor nes mistrent en un requei
Soz le chastel jus el gravier. *ib.* 3166.

Konnte das Schiff am Ufer anlegen, oder war es durch die Ebbe trocken gelegt, so wurde die Laufplanke ausgeworfen.

Sos le castel la nes arive,
Partonopeus n'i voit rien vive,
Por quant son pont a fors jeté. *Parten.* 773; *Lais Eliduc* 870; *Destr.* 411; *ib.* 1428; *Ansëis* 2079; *ib.* 2360; 5511.

Am Strande erwartete meist eine große Menschenmenge das ankommende Schiff.

A l'ariver cuntre els gent vunt cummunal,
Beles dames de pris vestues de cendal
Pur esgarder la nef ke la vint al costal. *Horn* 2179; *Manek.* 8397.

Hier handelt es sich allerdings um einen besonderen Fall, weil die Ankommenden zur Herrscherfamilie gehören.

Im Sone werden beim Einlaufen der Schiffe Trompeten und sonstige Instrumente geblasen (V. 7243 ff. und 17533 ff.), und hinzugefügt:

Qu'ensi le font a l'arriver
A tous les pors qui sont en mer. *Sone* 7247.

Manchmal fuhr man den Ankommenden sogar entgegen (Sone 16627; 17539).

Im christlichen Orient scheint dies durchweg Sitte gewesen zu sein.

Quant il vinrent devant Acre, et il durent ancre geter, si virent que batiel ne venoient encontre aus, ne que il n'ooient cloques sonner. Si furent mout esmari, et si n'oserent ancre geter. *Ernoul* 180/1.

War das Schiff fremd und verdächtig, so wurde auch wohl vorsichtshalber ein Boot hingesandt, um die Herkunft des Schiffes zu erfragen (Ernoul 180 und ib. 271). Meist

wartete man damit, bis die Insassen des Fahrzeugs das Ufer betraten. Wilh. Engl. 2415 ff.; Huon 8492 ff.; Destr. 105 ff.; Sone 3199; ib. 19869 ff. Auch wenn sich 2 Schiffe begegneten, wurde gegenseitig die Herkunft festgestellt. Baud. VII 8 ff.

C) Die Häfen[1]).

a) Verschiedene Häfen.

Die Bedeutung der Häfen hat sich seit der afrz. Zeit außerordentlich geändert. Die meisten derjenigen, die damals an erster Stelle standen, führen heute ein bescheidenes Dasein als kleine Fischerorte, deren Name kaum noch gekannt wird. Was sind heute Wissant und Barfleur am Kanal oder St. Gilles am Mittelmeer. Ein vollständiges Bild von den Seehäfen kann die afrz. Literatur nicht geben. Sie wird nur diejenigen erwähnen, zu denen der Nordfranzose in Beziehung stand, am Atlantischen Ocean hauptsächlich die Seeplätze am Kanal, und am Mittelmeer neben wenigen andern solche, die durch die Kreuzzüge bekannt geworden waren.

1. Am Atlantischen Ocean.

Einer der ältesten und wichtigsten Häfen war Wissant, südlich von Calais. Schon in den ältesten Texten wird der Ort, als sehr bekannt, zur Bezeichnung der Westgrenze Frankreichs verwandt.

De Seint Michiel jusqu'as Seinz,
De Besençun tresqu'as porz de Guitsand. *Rol.* 1428; *Aliscans* 2700; *Ansëis* 1008; ferner erwähnt *Trist. Th.* 2806; *Rou III* 4607.

Für die Überfahrt nach England war die Route Wissant-Dover die kürzeste und beliebteste.

A Dovre passa de Wisçant. *Ducs* 34005; *Marech.* 2436; *Jehan* 2053; *Cygne H. II* 775; *Froiss. III* 432.

Als Handelshafen hatte Dover wohl keine Bedeutung. Immer wird es nur als Übergangspunkt nach Frankreich erwähnt. Brut 4653; Cligés 1054; Langtoft II 34.

1) Vgl. V. Sallentin, Handel und Verkehr in der afr. Literatur, Diss., Göttingen 1911, S. 125 sq.

Der andere bedeutende Hafen am Kanal war Barfleur, östlich von Cherbourg. Die Stadt war so reich, daß bei ihrer Eroberung 1346 die plündernden Soldaten kostbare Tuche und ähnliche Dinge verschmähten (Le Bel II 72). Ein lebhafter Verkehr bestand zwischen Barfleur und den südenglischen Häfen.

En Engleterre dut passer,
A Barbeflo entra en mer. *Rou III* 10203; *Gaim.* 5839; *Brut* 11525; *Langtoft I* 186.

Die Route endete meist in Southampton.

A Barbeflue en mer entra
E a Suhantone arriva. *Brut* 14693; *ib.* 11444; *Rou III* 4657; *Ducs* 33952; *Lais Milun* 317.

Auch sonst wird Southampton häufig genannt (Brut 9395; Rou II 631; Cligés 273; Froiss. VIII 108; ib. IX 214). Eine starke Nebenbuhlerin besaß es in Portsmouth, das ebenfalls Überfahrtshafen für Barfleur war.

A Barbefloe en mer entra,
A Portesmues ariva. *Marech.* 12829; *Ducs* 27183.

Schon früh erscheint es als Sammelpunkt der englischen Streitkräfte.

Sun navirie fist asembler
Baruns e chevaliers mander,
Grant fu la flote a Portesmue. *Rou III* 1065; *Gaim.* 2026; *Marech.* 13284.

Den dritten Rang unter den nordfranzösischen Seestädten nahm Dieppe ein, das allein seine Bedeutung bis heute erhalten hat. Wie bekannt sie war, zeigt der Ausdruck: *Du far de Rome dusqu'a Diepe sor mer. Ogier* 95. Hauptsächlich unterhielt es natürlich Beziehungen mit England (Joufrois 144 ff.; Marech. 9467; Langtoft II 118).

Durch Barfleur wurde Cherbourg lange unterdrückt, das schon Gaimar erwähnt.

A Cheresburg entrent en mer,
A Limmene vont ariver. *Gaim.* 3411; *Froiss. IX* 69.

Le Havre's Stelle wurde im Mittelalter von Harfleur eingenommen (Wistace 1953; Froiss. IX 68). Wenig bedeutend war Boulogne. Nur im Baud. spielt es eine gewisse Rolle (Baud. IV 701; ib. IX 843). Cygne H. II 774

reist Witasse eigens von Boulogne nach Wissant, um nach England zu fahren. Erwähnt wird es noch Jehan 5490. An französischen Häfen werden weiter genannt: Troisport (Parten. 1370; Trist. Th. 2807); St. Valéry (Rou III 6457); St. Malo (Froiss. IX 69); la Rochelle (Melus. 1443).

An der Spitze der englischen Häfen steht London.

Lundres est moult riche cité,
Meliur n'ad en cristïenté. *Trist. Th.* 2651

und weiter ib. 2659 heißt es:

Al pe del mur li curt Tamise,
Par la vent la marchëandise
De tutes les terres qui sunt
U marchëant cristïen sunt.

Im Brut 3257 wird es die beste Stadt Englands genannt. Der große Markt Londons wird auch Bueve II 4370 gerühmt. Bekannt wegen seiner Märkte war Bristol Wilh. Engl. 2041 ff.; Meliad. 11520. Weit hinter diesen kamen Sandwich Gaim. 2429; Langtoft I 386; II 114. Yarmouth (Gernemue) Gaim. 3261; Edmund 4004; Wilh. Engl. 1486. Lincoln (Nicole) Youfrois 2795. Bosham bei Chichester Rou III 5636. Als Fischerhafen wird auch einmal Aberdeen Meliad. 11747 ff. erwähnt.

2. Am Mittelmeer.

Am Mittelmeer war der wichtigste französische Hafen St. Gilles, an der Rhonemündung, besonders im 12. Jahrh.

E si dist qu'il lor baillera
Sa nef et si lor chargera
Vaillant mil mars, voire trois mile,
S'iront au Pui et a Seint Gile. *Wilh. Engl.* 2035; *Aiol* 9560; 10457; *Bueve II* 11728.

Aber schon im 13. Jahrhundert verlor es stark an Bedeutung[1]).

Glücklicher war die Schwesterstadt Marseille, da es näher am Meere lag, und vor den Sandmassen der Rhone geschützt war.

K'en treis jurs vindrent a Marsile,
Une cité mult bele et grande. *St. Gilles* 1040; *Marech.* 9732; *Chipr.* 118; *St. Louis* 125.

1) De la Roncière I, 160.

Beide konnten sich natürlich mit den italienischen Seestädten in keiner Weise messen. Genua, Venedig und eine Zeit lang auch Pisa beherrschten das ganze Mittelmeer. Guillaume Machault preist die Venetianer, aber als vorsichtiger Mann will er es auch nicht mit den Genuesen verderben.

Car il n'est mie nez li homs
Qui mieus li pëust recouvrer
De nefs; c'est legier a prouver.
Je ne di pas que Genevois
N'aient la hüee et la vois
Et tres grant puissance seur mer.
Ho la! je n'en vueil nuls blasmer.
Car comparisons häyneuses
Sont, ce dit on, et perilleuses. *Pris. d'Al.* 1589.

Venedig lieferte den Kreuzfahrern im Jahre 1202 die Schiffe, denn

„en Venise cuidoient trover plus grant plentè de vaissiaus que a nul altre port". *Villeh. XI.*

Ebenso wurden von Ludwig dem Heiligen Verhandlungen mit Venedig wegen der Überfahrt geführt[1]).

Privatpersonen, z. B. der Seigneur d'Anglure, reisten auch gern von Venedig nach dem heiligen Land. Die Stadt unterhielt einen regelmäßigen Schiffsverkehr nach verschiedenen Ländern. Anglure 341 berichtet, daß jährlich V Galeeren nach Palästina gingen, IV nach Flandern, ebenfalls IV nach Constantinopel. Für die Sicherheit in den heimischen Gewässern sorgten VIII Galeeren.

In den Epen kommt Venedig mehrfach vor.

Qu'il n'a plus belle femme desqu'au port de Venisse.
Florence 4844; *Orson* 2906; *Ansëis* 8007.

Genua wird außer in dem angeführten Beispiel von Machault nur noch einige Male in den Chroniken erwähnt Chipr. 99, 141; Ambroise 3300 u. öfter. Kein Hafen wird in der afr. Literatur so häufig genannt wie Brindisi (Brandis). Oft findet sich die Redensart *„jusqu'al port de Brandis"* Aiol 9994; Florence 393; Ren. N. 3895; Baud. I 940. Raguid. 4159 wird Keu seiner scharfen Zunge

1) Jal, Archeol. nav. II, 355.

wegen nach Brandis verwünscht. Der Hafen war ausgezeichnet:

Mout i ot de riches vaissiaus,
Car li pors ert et bons et biaus;
Les nes pueent si priés aler
De la tierre i puet on passer. *Sone* 18135.

Die Mehrzahl der Jerusalempilger trat von Brindisi die Seereise an, die von hier am kürzesten war.

C'au port a Brandis vint; la trouve molt de gent
Et de boins pelerins qui par boin enscïent
Aloient au sepulcre bien et devotement. *Cygne R.* 4990.

Friedrich Barbarossa tritt von hier den Kreuzzug an (Ernoul 457). Im Jahre 1239 geht ein großer Teil der Kreuzfahrer über Brindisi (Chipr. 118). Auch Gilles de Chin wählt diese Route (Chin. 2103). Weitere Belege: Escoufle 1359; Ernoul 391; Orson 1919; Renaut 418, 37; Villeh. LVIII; Octav. 4918. Von den anderen apulischen Häfen werden Barletta, südöstlich vom Monte Gargano (Orson 202) und Otranto (Florence 157; Bueve II 18096) genannt. Bekannt waren auch die beiden Städte am Faro: Reggio (Rise) (Ambroise 1137) und Messina, das die englische und französische Flotte beim 2. Kreuzzug anlief (Marech. 9736; Langtoft II 42; Ambroise 1113). Hingegen wird Palermo außer im Palerne, wo von dem Hafen auch garnichts gesagt wird, nur noch Ansëis 3178 angeführt.

Der Haupthafen von Palästina war Akkon, wo die Pilger und Kreuzfahrer meist landeten, und von wo sie auch wieder zurückkehrten (Orson 2900; Renaut 418, 37; Chin. 2116). Im dritten Kreuzzug wurde es von den Christen lange belagert (Ambroise 1115 ff.). Sehr gelobt wird der Hafen von Sur, dem alten Tyrus. Seine Lage ist so günstig, daß er vor allen Winden außer dem Nordwind sowie vor dem Seegang geschützt ist. Klippen verwehren fremden Schiffen die Einfahrt (Tyr I 481/2).

Genau das Gegenteil ist Askalon mit seiner offenen Reede, auf der sich die Schiffe bei starkem Wind nicht halten können (Tyr II 174). Für den Handel waren im Orient aber Konstantinopel und Alexandria die wichtigsten Seeplätze. Als die Franzosen beim vierten

Kreuzzuge Konstantinopel zum ersten Mal erblickten, waren sie starr vor Staunen. Eine so große und reiche Stadt mit so vielen Palästen und Kirchen hatten sie bisher nicht gesehen (Villeh. LXIV). Die Chroniken erwähnen die Stadt öfter (Ernoul 362; Clary 37), selten die poetische Literatur und nie als Hafenstadt. Alexandria wird in fast allen Epen wegen seiner feinen Stoffe gerühmt. Es besaß zwei Häfen, den sogenannten alten Hafen im Westen der Stadt, der so flach war, daß die Galeeren dem Ufer einen Steinwurf weit fernbleiben mußten (Pris. d'Alex. 2224 ff.) und den neuen östlich davon (ib. 2499). Anglure rühmt in seiner Reisebeschreibung die vielen Herbergen (280 ff.), ein Zeichen dafür, daß ein reger Verkehr herrschte.

In Spanien waren die bedeutendsten Häfen Almeria, Cordoba und Cartagena. Das Erstere führte hauptsächlich gute Gewebe und Gewürze aus (Mort Aim. 2423 ff.). Cordoba hatte einen guten Ruf seines Leders wegen. Es wurde viel von englischen und normannischen Kaufleuten besucht.

De maintes terres i vienent la navie
Et d'Angleterre et devers Normendie. *Pris. Cord.* 2183.

Cartage wird sogar zum Mittelpunkt eines Epos gemacht (Ansëis de Cartage). Erwähnt wird es noch Meliad. 11571; Troie 27605.

b) Einrichtung der Häfen.

Für Hafen hatte das Altfranzösische zwei völlig synonyme Bezeichnungen, einmal das Erbwort „*port*“ und dann das dem Germanischen entlehnte „*havre*“. An der atlantischen Küste, wo das germanische Element besonders stark war, überwog „*havre*“, während im Innern und an der Mittelmeerküste das lateinische Wort häufiger gebraucht wurde. Nun sind aber die atlantischen Häfen, und ganz besonders die am Kanal, Fluthäfen, d. h. solche, die nur bei Flut erreicht werden können, im Gegensatz zu denen am Mittelmeer, und so nahm denn im Neufranzösischen „*havre*“ die spezielle Bedeutung Fluthafen an. Die afrz.

Dichter bedienen sich beider Ausdrücke, manchmal gleich hinter einander für denselben Hafen.

A un havene descendent, les nes font atachier,
Sus le port sont monté et font des nes vuidier.
Bastars 5485.

1. Äussere Anlage.

In den größeren Häfen waren Landungsbrücken oder Kais gebaut. Barfleur hatte solch einen „*chargeor*" (Rou III 10209). Froiss. XVII wird mehrfach von einem „*kay*" (< niederländ. *kaai*) in London berichtet 38; 44; 77.

Leuchttürme waren allgemein erst seit dem 13. Jahrhundert im Gebrauch. Vereinzelte gab es aber viel früher. Schon Karl der Große hatte in Boulogne einen alten Römerturm mit einem Leuchtfeuer versehen lassen [1]). Dieser Turm, den Caligula hatte errichten lassen, war 200 Fuß hoch und ähnelte in der Form dem berühmten Pharos von Alexandrien. Erst 1644 ist er zusammengestürzt. In altfranzösischen Texten wird er „*Tour d'Ordre*" genannt. Wace führt den Ursprung dieses mächtigen Bauwerks auf Cäsar zurück.

Quant Cesar ot bien apaiés
Les François et asoagiés,
A un mult bon angignëor
Fist sor la mer faire une tor
Em Boloigne siet, Ordre a non. *Brut* 4289.

Die Herkunft des Namens ist auch ihm schon unbekannt, s. ff. Verse. Zur Zeit des Baud. dürften die Leuchttürme noch nicht sehr zahlreich gewesen sein. Denn als die Gräfin Rose einen solchen „*tour reluisant*" (ib. III 269) erblickt, glaubt sie vor Boulogne zu sein:

E Diex, che a dit Roze, com j'ai le cuer joiant,
Car je voi le tour d'ordre de Boulongne le grant.
Baud. III 264.

während sie sich nicht weit von Babiloine (Alexandria) befand. Ferner wird Theb. 633 ff. ein Leuchtfeuer erwähnt. Die Häfen, in denen oft große Mengen kostbarer Waren aufgestapelt lagen, lockten natürlich allerlei Gesindel

1) Vogel und De la Ronc. I 61.

an, und im Kriegsfall wurden sie mit Vorliebe von den beutegierigen Söldnerscharen heimgesucht. Am Mittelmeer war deshalb der Hafen innerhalb der Stadtmauern und konnte durch eine Kette nach außen hin abgeschlossen werden. Die Enden der Ketten wurden von 2 befestigten Türmen verteidigt (Tyr I 482; Ambroise 3386; Ernoul 416; Villeh. XVI; Chipr. 170). Das goldene Horn in Konstantinopel wurde durch eine 3 Bogenschuß lange Kette abgesperrt. Sie lief von Konstantinopel nach Galatas (Ernoul 362; Clary 37). Wollte man den Hafen nehmen, so mußte vor allen Dingen einer der Türme erobert werden. Daher richtete 1202 das Kreuzheer seine Angriffe hauptsächlich auf den Turm von Galatas, und nachdem dieser eingenommen war, konnte die Flotte in den Hafen einlaufen. Die Stadt fiel sehr bald nachher (Clary 37/8; Villeh. LXXVIII). Glaubte man mit den angreifenden Schiffen fertig werden zu können, so wurde die Kette auch wohl herunter gelassen und, sobald die Fahrzeuge im Hafen waren, wieder gehoben, so daß sie nicht entkommen konnten (Ernoul 241). Im Atlantischen Ocean war diese Art des Schutzes der Gezeiten wegen nicht anwendbar.

2. Aufsicht und Abgaben.

Die Aufsicht über die Häfen wurde vom Landesherrn einem Lehnsmann übertragen. Er hatte für die Sicherheit zu sorgen (Brut 2549 ff.; Horn 4639; Acquin 238 ff.). Über die Schiffer und Kaufleute hatte er vollkommene Macht. Er konnte die Schiffe zurückbehalten oder nach einem beliebigen Ort senden (Villeh. LVIII) wie andere königliche Beamte auch (Manek. 6777 ff.). In Alexandria mußten die einlaufenden Fahrzeuge Steuer und Rahen als Pfand abgeben, bis alle Verpflichtungen erfüllt waren (Ernoul 233). Vielfach hatte der Aufseher auch eigene Schiffe.

J'ai III barges et si ai IIII nes
E III kalans qui qeurent par le mer.
Ja tant matin ne me sarai lever
Que jou nen aie X libres au lever
De droite rente, cascun jor a l'ostel. *Huon* 2773.

Jedes Schiff mußte eine bestimmte Abgabe, Kettengeld, an ihn entrichten.

E jo li doins Acre en demaine
E les rentes de la chaaine. *Ambroise* 9007; *Palerne* 6759 ff.; *Pris. Cord.* 1191 ff.

Diese Steuer hatte noch andere Namen: *trëu* (< lat. *tributum*) (Fouque 17, 1; Huon 6884) oder *costume* (Floire 1239; Aye 1477; Wilh. Engl. 2427). In Sur mußte jeder Pilger eine bestimmte Summe für das Betreten des Landes zahlen (Cygne R. 5000 ff.). Mitunter war der Zoll recht sonderbar. In Wilh. Engl. 2387 ff. heißt es, der König, die Königin und der Seneschall können von den Waren aussuchen, was ihnen gefällt. Echt orientalisch ist das Recht, auf das Ganor sich in der Aye beruft:

Toz temps fu il costume a icest nostre port,
Se biaus chavaus i vient ne fame y arivot,
Tot voirement l'avoit li rois, s'elle li plot. *Aye* 1477.

Sehr hart war das Strandrecht. Nicht nur Waren gehörten dem Finder, sondern auch die Schiffbrüchigen. Als Herlant Horn und seine Gefährten am Strand findet, sagen seine Begleiter:

Ici ad mult gent wrec (< altengl. *wræc*), *mult par fet a preisier,*
Bien les purrum le rei noblement presenter. *Horn* 176.

Sie konnten weiter verkauft werden (Manek. 5210 ff.).

D) Die Verwendung des Schiffs.

a) Im Handel.

Handel und Schiffahrt gehen Hand in Hand. Ein ausgedehnter, internationaler Handel wird erst durch den Schiffsverkehr ermöglicht, und dieser wird durch den Handel lebensfähig erhalten. Das war im Mittelalter nicht anders. Wenn die Schiffahrt auch noch viele Mängel aufwies, so war der Verkehr zu Lande doch noch viel unsicherer, beschwerlicher und kostspieliger.

1. Waren.

Für volkreiche oder unfruchtbare Gebiete war die Versorgung mit Getreide eine der wichtigsten Auf-

gaben der Handelsflotte. Cordoba wurde auf dem Seewege mit Getreide versorgt (Pris. Cord. 2174 ff.), ebenso viele Städte des Mittelmeers. Im Sone 3165 (vgl. 3205) wird von einem Getreidetransport nach Norwegen berichtet. Auch die christlichen Besitzungen im Orient mußten mit Brotfrucht versehen werden (Chipr. 321). Aus dem Orient wurden hauptsächlich feine Stoffe und Gewürze befördert (Parten. 1622 ff.; Pris. Cord. 2176; 2185; Les Narb. 3375 ff.). Fergus 159, 14 ist von einem Schiff die Rede, das Leder geladen hatte; wahrscheinlich kam es aus Cordoba. Frankreich selbst führte hauptsächlich Wein aus.

il trouverent grant fuison de vassiaux de le Rochelle, tous chargies de bons vins. *Froiss. IX* 70; *ib. XII* 74; *Langtoft II* 170.

Leere Tonnen wurden ebenfalls befördert (Palerne 4584). Am schwierigsten war das Verschiffen von Pferden.

Si n'est pas cose paringaus
En galye mettre chevaus. *Sone* 8009.

Für die Tiere war es eine wahre Qual, wochenlang unter Deck dicht gedrängt zu stehen (Ambroise 1570 ff.).

2. Menschen.

In der früheren Zeit wurde gelegentlich sogar mit Menschen Handel getrieben. Die Epen erzählen häufig davon.

Li marcëans au port s'en vait
Et en eus offre la pucele
Que l'acatent: car moult ert bele. *Floire* 422; *Amis* 2638 ff.; *Florence* 5223; *Huon* 6889; *Octav.* 492 ff.; *Jourdain* 2890 ff.

Kinder und Frauen wurden geraubt und in einem Hafenort verkauft (Enf. Viv. 664 ff.; Aiol 9795 ff.; Maugis 53 ff.). Personen die im Wege waren, wurden auf diese Weise beseitigt (Enf. Viv. 4871 ff.; Boeve 346 ff.; Orson 208 ff.). Die Kaufleute versuchten auch selbst, solche lebende Ware zu erlangen.

Marcheant ierent sor la mer aancré,
Quant il me virent si seul et esgaré
Si m'apelerent et mistrent en lor nef,
Et g'i entrai volentiers et de gre;
Puis s'en tornerent, quant orent bon oré. *Aliscans S.* 497, 32.

In Palermo wird Rainouart dann verkauft. Ebenso wird Wilh. Engl. 679 ff. die Gemahlin Wilhelms von Kaufleuten geraubt, und Sone 6927 ff. wollen die Schiffer sogar die Königstochter, die sich ihnen anvertraut hatte, verkaufen. Ähnlich Florence 5250.

Besitzer der Schiffe waren fast immer Kaufleute.

A la mer trueve une nef grant
Qui estoit a un marcheant. *Fergus* 159, 11; *Floire* 1199 ff.; *Florence* 5184 ff.; *Wilh. Engl.* 2035; *Huon* 8558.

Da ein Einzelner das Schiff oft nicht allein befrachten konnte, so nahm er kleinere Kaufleute mit ihren Waren gegen Entgelt mit (Floire 1199 ff.; Brut 5107). Zuweilen wurde es auch im ganzen verchartert:

En dous granz nes a marchaanz
Qu'il ot löees cent besanz,
Quar les soes aveit perdues. *Troie* 28551; *Chipr.* 321; *Baud. II* 427 ff.

b) Bei der Personenbeförderung.

1. Gelegentliche Beförderung.

Wollte im Mittelalter jemand eine Seereise unternehmen, so begab er sich in den nächsten größeren Hafenort und wartete, bis ein Kauffahrteischiff nach der gewünschten Gegend fuhr.

Tant atent nefs, qu'eles vinrent avant,
En une nef passa de marcheans. *Ogier* 9042; *Horn* 2136 ff.; *Aucassin* 28, 4 ff.; *Jehan* 111 ff.; *Manek.* 3169 ff.; *Wistace* 2172 ff.

Die Kaufleute nahmen den Nebenverdienst gern mit, da sie ja keine besonderen Umstände davon hatten.

Od les mariners se conseile
La quel nef irra a Marseile;
Alcun li dist: Biau sire, ceste
Est aturnee et tute preste. *Madel.* 533; ähnlich: *Sone* 3158 ff.; *ib.* 7675 ff.

Vor der Abreise wurde über den Fahrpreis verhandelt (Madel. 539; Sone 5969 ff.; Bueve II 4375 ff.). Man nante dies „*louer une nef*“ (Orson 223; Greg. 52; Florence 741). Die Entschädigung für die Überfahrt hieß „*loier*“ (St. Gilles 828; Fergus 159, 22; Floire 1187; Sone

6920) oder „*fret*“ (Fergus 144, 14; Madel. 473). Sie wurde bei der Landung am Bestimmungsort bezahlt (Floire 1187; Octav. 902 ff.; Sone 6920). Nur im Alexius 78 wird der Fahrpreis vorher bezahlt. Einen armen Teufel beförderten die Seeleute auch wohl einmal umsonst:

Cist marceant me misent ens lor nef,
Por l'amor Dieu me devoient paser. *Huon* 8558;
Wilh. Engl. 990 ff.; *Florence* 6002 ff.

Menschen, die sie im Besitz übernatürlicher Kräfte wähnten, suchten sie, durch Erlaß des Fahrgeldes sich günstig zu stimmen (St. Gilles 836; Fergus 159, 21 ff.). Solche Fälle waren nicht gerade häufig, da der Geschäftssinn bei den Kaufleuten stark genug ausgeprägt war. Manche versuchten daher, als blinde Passagiere die Fahrt zu machen. So schleichen sich Guillaume und Melior nachts auf ein Schiff, das leere Fässer geladen hatte, und gelangen auch glücklich von Reggio nach Messina (Palerne 4574 ff.).

2. Massentransport.

Seit den Kreuzzügen gab es von den italienischen und provenzalischen Häfen aus einen regelrechten Passagierverkehr nach dem heiligen Land. Wie oben (S. 102) schon erwähnt, schickte Venedig jährlich einige Schiffe nach Palästina, und ebenso taten dies die andern großen Häfen. Wenn viele Pilger gemeinsam die Überfahrt machten, so war der Preis bedeutend geringer, als wenn jeder für sich allein die Reise unternahm[1]). Für den Kreuzzug im Jahre 1202 wird mit den Venetianern ein Vertrag geschlossen, nach dem für den Transport sämtlicher Teilnehmer 5000 Mark damaliger Währung gezahlt werden sollten. Da aber viele Kreuzfahrer sich nach andern Häfen begaben, konnte das Geld nicht aufgebracht werden (Villeh. XI ff.; Ernoul 339). Joinville mietet sich auch mit einem andern Edelmann zusammen ein Schiff (St. Louis 113). Wilhelm v. Tyrus berichtet (Tyr II 430) von einem Schiff, das 1500 Pilger auf einmal befördert hätte. Man kann sich denken, wie eng die Leute während

1) De la Ronc. I 279.

der Fahrt eingepferdht waren. Am angenehmsten waren die Plätze *„ou palays princippal, c'est en pouppe“* (Deschamps IV 310). Für die Verpflegung mußten die Passagiere manchmal selbst sorgen.

Si en demora bien M. crestiens povres, qui n'orent de quoi les nes löer, ne de quoi viande acheter por metre es nes. *Ernoul* 232/3.

Die Nahrung mußte natürlich sehr einförmig und kärglich sein, s. oben unter Proviant.

Il me convient aux et becuit riffler ruft Deschamps (IV 309) aus.

Noch schlimmer war es auf den kleinen Fahrzeugen im Orient. Der Seigneur Anglure mußte eine kleine Salzbarke benutzen. Nach 4 Tagen hatten sie keine Lebensmittel mehr außer etwas übelriechendem Wasser und mit Würmern durchsetztem Zwieback. Besonders unangenehm empfand er: *„nous aviens esté trois jours et plus sans boire vin“* (Anglure 312). Daß die Seereise sehr anstrengend war, wird mehrfach bezeugt. In den meisten Fällen bedurften die Reisenden einige Zeit der Ruhe, um sich von den Strapazen zu erholen:

Traveilliez furent de la mer
Si·s a od sei fait sejornier. *Ducs* 27679; *Escoufle* 450 ff.; *Parten.* 2429; *Pris. d'Al.* 1684 ff.

Frauen hatten naturgemäß am meisten zu leiden.

Odee fut mout traveillie,
Trop l'avoit li mers debrisie;
A table sist, petit manga. *Sone* 6041.

3. Seekrankheit.

Die eben angeführten Verse zeigen schon, worin die Strapazen hauptsächlich bestanden, nämlich in der Seekrankheit. Die Zeugnisse hierfür sind überaus zahlreich. Joinville ist einmal so sehr davon ergriffen, daß er bei einer Procession getragen werden mußte (St. Louis 129); ähnlich Ansëis 5616. Die Betroffenen konnten weder schlafen noch irgendwelche Nahrung zu sich nehmen.

Le mer li fist si mal, bien cuida esragier
Si ne pooit durer ne boire ne menguier. *Baud. VIII* 725.

Kopf, Leib, kurz alles schmerzte (Ambroise 1221 ff.). Peter von Lusignan wurde bei jeder Seereise davon befallen (Pris. d'Al. 1644 ff.). Sehr unangenehm war diese eigenartige Wirkung des Seegangs auf ein Schiff mit vielen Passagieren. Deschamps weiß das realistisch zu schildern:

Maiz qui pis est, j'orray de toutes pars
En ces vaissiaux bruire la haute mer,
Frapper ces vens et escrïer ces gars,
L'un mettre a bort, l'autre desgosiller,
L'un dessus l'autre et venir et aler
Et soy bouter en soulte u fons a val
Pour le tempest: c'est au desesperer! *Deschamps IV* 309.

Die Ursache dieser Erscheinung, so glaubte man, sei der Geruch des Meeres (Ducs 2076; Orson 236; Jourdain 2290). Gemeint ist wohl der widerliche Geruch des Seetangs, der in der Tat dies Übel beschleunigt. Aye 1987 wird er direkt als Ursache genannt: *De la fouce de mer ont les colors müees*. Der wirkliche Grund war aber auch schon bekannt.

Mais quant fust en la mer profonde,
Regarda le peril de l'onde
Et se santist le cuer amer.
Por l'esmeuvement de la mer
Tantoust arriere s'en retourne. *Fabl. II* 265.

Die Abneigung gegen eine Fahrt auf dem Meere war sehr groß. Wählte doch das erste Kreuzheer aus Scheu vor der See lieber den langen beschwerlichen Landweg. Die kühnsten Ritter zittern vor Furcht, als es gilt, den Feind zu Schiff zu verfolgen (Florence 2660 ff.).

4. Gefahren.

Abgesehen von diesen Unannehmlichkeiten drohten den Seefahrern wirkliche Gefahren, und nicht mit Unrecht heißt es:

Peors de terre est mioldre assés
Que n'est de mer, bien le savés;
A terre a mainte garison,
Mais en la mer n'a se mort non. *Parten.* 745.

Aiol gibt dem Pilger einen Byzanter

Por amor de celui qui vous fourma
Del grant peril de mer qui m'en geta. *Aiol* 1602.

Nicht genug, daß das Befahren des Meeres an sich viele Gefahren barg, wurden diese noch durch Menschenhand vermehrt. Bisweilen wurden die Passagiere von den eigenen Schiffsleuten beraubt (Fergus 143). Zogen sie dabei den kürzeren, so suchten sie auch wohl das Schiff zum Sinken zu bringen (Sone 7072 ff.). Dies waren aber immerhin nur vereinzelte Fälle. Eine ständig drohende Gefahr für die Seefahrer und die Küstenbewohner waren die Seeräuber. Im frühen Mittelalter wurde jedes nicht der eigenen Nation angehörende Schiff zu kapern versucht. Es galt dies als durchaus erlaubt. Die Fürsten unternahmen wohl selbst einmal einen solchen Raubzug. Benoît berichtet in seinen Ducs 38447 ff., daß der König von Irland mit 60 Schiffen raubend und mordend in England eingefallen sei. Der Sarazenenkönig Morgans will sich für die Niederlage von Akkon an den christlichen Kaufleuten und Reisenden schadlos halten (Baud. XIII 320 ff.). Während des hundertjährigen Krieges blühte das Kaperwesen besonders, und bis weit in die Neuzeit hinein wurde es als etwas durchaus Ehrenhaftes angesehen. Ein Kaufmann aus Bristol nimmt die Kinder des Grafen von Montfort gefangen und liefert sie dem König aus, natürlich gegen eine gute Belohnung (Langtoft II 170). Fürsten und Edelleute beteiligten sich daran.

> *Li roys d'Engletere . . . . . entendy que li contes de Flandres tenoit couvertement saudoyers et escumeurs sur mer qui costioient a le fois Engleterre, et quant il veoient leur plus biel, si s'abandonent a gaignier ung vaissiel ou deux, se il le trouvoient.* Froiss. II 362.

Diese Korsaren, die gewissermaßen mit staatlicher Erlaubnis Seeraub trieben, werden „*escumeur de mer*“ genannt (Le Bel II 112; Froiss. II 362; Villon 134). In den ältesten Denkmälern sind die Bezeichnungen für Seeräuber: „*evague*“, eine Ableitung von *eve (aqua)* (Brut 5507; Blancand. 2764; Jourdain 2693); „*reubere par mer*“ (Sone 6950; Baud. II 535) auch *galiot* (Parten. 1745; Tyr I 117) und am häufigsten *ullague* (Brut 713; Troie 28916; Theb. 6600; Edmund 336; Haveloc 111; M. Brut 1127; Jour-

dain 2693. Eigentlich heißt „*ullague*“ (< altengl. *utlag*) der Geächtete.

Des utlaghes mulz i aveit,
Uns gentilz hom lur sire esteit,
Ki Hereward aveit a nun,
Un des meillurs del regiun.
Normans l'ourent deserité,
Ore sunt a lui tuz asemblé,
Li quens Morkar e ses barons
L'evesque e ses compaignuns. *Gaim.* 5467.

Der Name wurde auf die Piraten übertragen, da diese meist aus solchen Leuten bestanden, die aus irgend einem Grunde ihre Heimat meiden mußten. Vielfach stammten sie von der atlantischen Küste.

As Saxiens i encontrerent
Ki la terre lur defendirent.
Utlaghes erent, pur ço le firent. *Gaim.* 2028.

Eine Schar dieser „*ullagues*“, die von Reue über ihren bisherigen Lebenswandel ergriffen, eine Pilgerfahrt unternahmen, gab als ihre Heimat Flandern, Holland und Friesland an. Ihr Führer stammte aus Boulogne (Tyr I 117). Einer der berühmtesten Seeräuber war Wistace le moine von Boulogne, der sogar der Held eines Epos geworden ist. Er lebte im 13. Jahrhundert und wurde in dem Kampfe zwischen Engländern und Franzosen von den Engländern gefangen genommen und hingerichtet (Marech. 17434 ff.). Zu ihren Raubfahrten bedienten sich die Piraten kleiner, flinker Schiffe, wie „*baleiniers*“ (Froiss. XIII 146) oder „*fustes*“ (Villon 142).

Quant il aloient gent en pelerinaige
Ou marcheant erroient par voiaige,
Ses assailloient cil Sarrazin sauvaige,
Ja n'en prëissent ne raenson ne gaige
Fors que les testes laissoient en ostaige. *Jourdain* 2695.

Sie gingen also ganz rücksichtslos zu Werke, Gefangene wurden nicht gemacht (Haveloc 116; Gaim. 431; Brut 6242). Nur in besonderen Fällen begnügten sie sich mit Geld (Wistace 2124 ff.). Ganze Ortschaften wurden von ihnen heimgesucht (M. Brut 1125 ff.; Brut 621 ff.; Jourdain 2698). Ihr Schlupfwinkel befindet sich auf einer Insel

und ist so stark befestigt, daß er „*ne crient assaut vaillant une maaille*“ (Jourdain 2703). Dorthin schleppen sie ihren Raub (ib. 2700), oder sie verkaufen ihn in einem Hafen. Ihre Dreistigkeit ist oft ganz unerhört.

Li maistrez des larons fist vistement criier
Par Lusarches le ville: qui riens volt aquater
Si viengne vistement a hostel Guillemer. *Baud. II* 631.

Die Hafenwächter waren hauptsächlich ihretwegen da (Gaim. 2613). Wenn sie es gar zu toll trieben, so wurde ein Kriegszug gegen sie unternommen (Brut 5506; Les Chron. Nor. 34).

Venedig ließ die heimischen Gewässer durch 8 Galeeren bewachen, *pour les robeurs desuz mer* (Anglure 341). Auch der König von England sah sich genötigt, zum Schutze der Küste und der Kaufleute eine besondere Flotte zu unterhalten (Froiss. II 362). Konnte man ihrer habhaft werden, so ging es ihnen allerdings schlecht:

Engrillonné poulces et des
Comme ung larron; car il fut des
Escumeurs que voions courir.
Si fu mis devant le cadés
Pour estre jugé a mourir. *Villon* 132.

c) Im Kampf.

Um sein Land gegen das Piratenunwesen von staatlicher und privater Seite zu schützen, hatte schon Karl der Große eine Kriegsmarine unterhalten. Seine Nachfolger ließen sie leider wieder verfallen, was sich bitter rächte, denn die Normannen konnten nun ungehindert das fränkische Reich brandschatzen. Auch nach der Festsetzung der Normannen hatte Frankreich lange Zeit hindurch keine eigentliche Kriegsflotte. Es lag kein Bedürfnis vor, da die Handelsschiffe ja alle wegen der damals herrschenden Unsicherheit für den Kampf eingerichtet waren; im Notfall wurden sie vom Landesherrn mit Beschlag belegt.

1. Die Taktik bei einer Seeschlacht.

Die Taktik war bis zur Verwendung der Feuerwaffen sehr einfach. Die Entscheidung lag immer im Nahkampf.

Stand eine Schlacht bevor, so wurde ein Hornsignal gegeben, sich kampfbereit zu machen (Baud. I 408; Froiss. IV 139). Die Ritter richteten ihre Banner auf den Kastellen und später auch auf den Masten auf (Troie 7079; Baud. V 32; Froiss. IV 139; Villeh. XL). Waffen wurden bereit gestellt (Troie 2213 ff ; Octav. 638), und die Schilde an der Reling aufgehängt (Troie 7081; Villeh. XL). Bei einer größeren Anzahl von Schiffen erfolgte dann die Aufstellung in Schlachtordnung „*l'ordonance*" (Abrej. 11249; Baud. I 617). Bei Galeerenflotten hatte sich die seit der Kaiserzeit bekannte Halbmondförmige Schlachtordnung bis ins 17. Jahrhundert erhalten[1]).

Car aussi con a la samblance
De la lune, quant est cornue,
Doit la navie estre tenue,
En tel meniere que la bataille
Du mi leu un petit corbé aille. *Abrej.* 11250.

Wenn diese Schlachtreihe durchbrochen wurde, so konnten die durchbrechenden Fahrzeuge gleich eingeschlossen werden. Bei Segelschiffen bildete die Flotte eine geschlossene Reihe, die so einer Mauer gleich vorrückte.

E lor estorie qui veneit
Si serreement se teneit
E arrengiee, n'i ot el
Fors comme en bataille campel. *Marech.* 17285.

Oft wurden die einzelnen Schiffe sogar durch Taue miteinander verbunden (Guiart II 9504). In den meisten Fällen wurden mehrere Schlachtreihen gebildet. Benoît läßt die Griechen in 2 Geschwadern zu je 100 Schiffen fahren (Troie 7075 ff.). Nach Froissart III 194 ordnete der König von England in der Schlacht von Sluys seine Flotte folgendermaßen: Die stärksten Schiffe kamen in die erste Schlachtreihe, und zwar zwischen je 2 Schiffen mit Bogenschützen eins mit „*gens d'armes*". An einem Flügel wurde noch eine Anzahl von Schiffen mit Bogenschützen in Reserve gehalten. Sehr ausführlich ist die Schilderung der Schlacht von Zierikzee (Guiart II 9309 ff.): In vier „*eschieles*"

1) Vgl. Schwarz, Abbildg. S. 37.

rücken die Schiffe vor. In der ersten waren 15 Schiffe, eng mit einander verbunden, dann nochmals 15, in der dritten 14 und zuletzt die Galeeren. In der ersten Reihe waren die größten Fahrzeuge. Mitunter waren auch die Galeeren in der ersten Schlachtreihe (Froiss. XII 70). Der Flottenführer hielt sich bei den Galeeren auf (Guiart II 9359 ff.; Froiss. IV 139). Waren keine Galeeren dabei, so fuhren die Führerschiffe voran (Guiart II 9433 ff.; Marech. 17289 ff.). Während die feindlichen Flotten sich einander nähern, beginnen die Schützen, die an der Reling aufgestellt waren (Froiss. IV 139) das Gefecht (Ambroise 3296 ff.; Chipr. 224; Baud. IV 355 ff.; ib. V 113; Guiart II 9621). Seit dem 13. Jahrhundert waren die Schiffe mit kleinen Wurfmaschinen „*espringales*“ (abgeleitet von ahd. *springan*), ausgerüstet.

En chascune nef bone et male
Ra il au mains une espringale. *Guiart II* 9396; *ib.* 9637 ff.; *Baud. V* 118 ff.

Pulvergeschütze werden erst bei Froissart erwähnt. Von einem Führerschiff sagt er aus:

et la dedens avoit trois canons qui jettoient pierres si grosses que la ou ils touchoient ils portoient grant dommaige. *Froiss. XII* 71; *ib. XIII* 275.

Hatte man die feindlichen Schiffe erreicht, wurde zum Entern geschritten. Mit großen Haken, die an Ketten befestigt waren, wurde versucht, das Fahrzeug festzuhalten (Aye 1499 u. ff.; Baud. IV 560; Abrej. 11147 ff.). Diese Enterhaken werden (Chipr. 228) „*rampagour*“ (< ital. *rampegone*) genannt. Nun begann der Nahkampf. Mit Äxten wurden die Bordwände zertrümmert, um freien Zugang zu gewinnen (Brut 2509; Wistace 2285 ff.; Baud. IV 556; Guiart II 9851 ff.). Der Hauptkampf fand auf den Kastellen statt. Steine, Öl und Wurfgeschosse wurden geschleudert (Main. 6, 64; Baud. V 118 ff.). Je höher das Schiff war, desto vorteilhafter war es für die Verteidiger (Froiss. IV 140; Marech. 17384 ff.). Die Partei auf der Luvseite warf auf die Feinde Töpfe voll gemahlenen Kalk, der ihnen die Augen verdarb (Baud. V 118 ff.; Abrej. 11142; Marech. 17400; Wistace 2265 ff.). Von den Rahen ließ man

spitze eisenbeschlagene Balken auf das feindliche Schiff fallen, in der Absicht es zu durchbohren (Froiss. V 259; XII 71).

Assers est un trez lons et grailles
Moult profitanz en tex batailles
Toz ronz ou se l'on vuet quarrez
Et s'est es dous chiés bien ferrez:
A met de la nef per bone ordre
Pant aussi com une autre corde. *Abrej.* 11295.

Im Mittelmeer warf man griechisches Feuer auf das Schiff der Gegner, um es dadurch in Brand zu stecken (Ambroise 3318; Langtoft II 72);

et envolepent saietes d'estoupes et de pois et de oyle ardant que on apele fu grijois et les getent ardans par ars et par arbalestes et les fichent es nes de lor anemis.
Art de chev. 174; *Abrej.* 11167 ff.

Zum Schutze dagegen wurden die Schiffe mit Leder (Ambroise 3775) oder mit Filz (ib. 2157) bedeckt. Im Bueve II wird ein Gegenmittel gegen das griechische Feuer erwähnt:

Quant Josiane le feu gregois coisi,
Tout maintenant prist sablon et aisil,
Une fiole a traite d'un escrin,
D'un oignement le feu gregois conquist. *ib.* 4522.

Von großer Bedeutung waren die Topkastelle. Sie beherrschten den ganzen Kampfplatz. Die Leute in diesen Marsen warfen von oben große Steine und Wurfgeschosse herab (Ren. N. 5040 ff.; Troie 7065 ff.; Guiart II 9377 ff.; ib. 9683 ff.; Froiss. V 259). Auf den Schiffen, die keine Marsen hatten, wurden die Beiboote an den Masten hoch gewunden und in derselben Weise wie die Kastelle benutzt. Schon Belisar hatte 535 bei der Belagerung von Palermo die Beiboote in dieser Art verwendet [1]).

Cler les voient par tropelez
De chastiaus et de batelez,
Qu'en ot fait haut es mas guinder
Por quoi aus chailloz eslinder. *Guiart II* 9800 ff.; *Destr.* 922; 970.

Vor dem Handgemenge waren die Marsgäste sicher, nur die Bogenschützen konnten gegen sie etwas ausrichten (Ren. N. 5080 ff.; Guiart II 9695).

1) Memoires de l'Institut p. 359.

Im Mittelmeer war die Galeere das eigentliche Kriegsschiff (s. Galeere S. 36). Die oberitalienischen Städte hatten große Galeerenflotten. Die Taktik war im wesentlichen gleich der eben angeführten. War die eine Partei in der Übermacht, so wurde der Gegner umzingelt (Baud. V 128; Chipr. 223), und dann völlig aufgerieben. Wenn der Verdacht bestand, der Gegner werde fliehen, so behielt man während des Kampfes die Antennen geheißt, es bedurfte nur eines Griffs, um das Schiff vor den Wind zu bringen (Chipr. 280). Manche Galeeren hatten am Bug Räder mit Schwertern oder Geißeln besetzt, die sich drehten. Zur Abwehr dieser Kriegsmaschinen wurden große Schilde an der Reling aufgestellt (Chipr. 224/5). Schon damals hatte die Flagge dieselbe symbolische Bedeutung wie heute. War die Flagge eines Schiffes gestrichen, so galt es als besiegt. Dies benutzte der venetianische Admiral Benedetto Zacaria. Er ließ 2 Galeeren durch eine lange Trosse mit einander verbinden; diese wurden derart an das Admiralschiff der Pisaner gerudert, daß dessen Flaggenstock durch das Tau abgebrochen wurde (Chipr. 225). Seit den Kreuzzügen wurden die Galeeren auch an der atlantischen Küste im Kriege verwandt, da sie durch ihre Unabhängigkeit von Wind und Strömung den Segelschiffen überlegen waren. Bei gemischten Flotten griffen sie erst dann in den Kampf ein, wenn der Schlachtverband der Segelschiffe aufgelöst war. Dann stürzten sie sich zu mehreren auf einzelne feindliche Segler, die sich infolge ihrer Schwerfälligkeit gegenseitig kaum Hilfe leisten konnten, und versuchten, sie zu kapern (Guiart II 10091 ff.). Einige Leute der Besatzung binden die Steuer fest, die Mehrzahl erklettert die Bordwand des Feindes (Ambroise 2233 ff.). Das Entern war nicht leicht, denn das hohe Freibord der Segler erleichterte die Verteidigung sehr. Gelang es nicht das Schiff zu nehmen, so wurde es in den Grund gebohrt (Ambroise 2259; Langtoft II 72). Handelte es sich nicht gerade um zwei Staaten, so wurde ein Kampf zur See, wenn irgend angängig, vermieden. Flo-

rence 3098 ff. landet Garsire, als er sieht, daß er einem Kampf nicht ausweichen kann.

Car bataille de mer, c'est grant confusion;
Quant li mesquanche tourne sus aucune parchon,
Il n'en poet escaper chevaliers ne pieton.
A bataille sus terre escaper en voit on,
En bataille de mer n'i a nulle raison. *Baud. I* 654.

Selten wird sich jemand heimlich während des Gefechts in dem Beiboot haben davon machen können, wie Fouque 19, 1 ff. erzählt wird. Auf beiden Seiten wurde mit großer Erbitterung gekämpft, denn die Unterliegenden erwartete der Tod oder qualvolle Gefangenschaft, die meist noch schlimmer war. In der Verzweiflung sprangen manche ins Meer, aber "*se toute ne le boivent, riens est de l'iscir*", wird Alexandre 90, 7 roh witzelnd gesagt.

Vornehme Leute suchte man lebend in die Gewalt zu bekommen, da man aus ihnen ein hohes Lösegeld erpressen konnte. Die Gefangenen wurden bei ungedeckten Schiffen an den Mast gebunden (Baud. IX 500; ib. XIII 405 ff.), sonst schloß man sie im Schiffsraum ein (Ren. N. 5011 ff.; St. Louis 356). Mit den Toten wurde kurzer Prozeß gemacht, man warf sie einfach über Bord (Jourdain 1210; Sone 3961).

Schon Ende des 13. Jahrhunderts bediente man sich der Flaschenpost, um gewisse Nachrichten zu befördern.

et si tost come les coulonbés virent les guallees, si se myrent a fouïr et geterent un baril en l'aigue mais les guallees les chasserent tant que les prirent, et prirent le baril au quel il troverent dedens mout de letres. *Chipr.* 221.

2. Belagerung von Seestädten.

Bei der Belagerung von Hafenstädten war eine Flotte unentbehrlich, da auf dem Wasserwege den Belagerten stets neue Hilfskräfte und Lebensmittel zugeführt werden konnten.

Mais il i pourront assaillir,
Mien escïent, toute lour vie
Ainz qu'il lour toillent le navie
Qui lour amaine le viande. *Eracle* 3217.

In erster Linie hatte die Flotte die Zufuhr abzusperren (Florence 2061 ff.). Die Schiffe wurden zu diesem Zweck mit einander durch Taue verbunden (Chipr. 84) oder, wenn sie in genügender Zahl vorhanden waren, so

> *„si priés les fist joindre et serer, c'on peut de l'une a l'autre aler".* *Sone* 18151.

Dann aber auch beteiligte sie sich direkt mit am Angriff, indem von den Schiffen aus mit Armbrüsten und Wurfmaschinen die Stadt beschossen wurde (Sone 18153; Villeh. CXVIII). Die letzteren waren besonders auf den *„huissiers"* errichtet (Villeh. ib.; Clary 38). Constantinopel wurde im Jahre 1204 hauptsächlich von den Besatzungen der Schiffe, die dicht an die Mauer fahren konnten eingenommen. Da ein einzelnes Schiff nichts ausrichten konnte, band man je 2 zusammen (Villeh. CXXII). Sehr bewährt hatten sich die Schiffsbrücken. Die beiden Antennen wurden zusammengebunden, mit Brettern belegt und nach den Seiten mit Tauen, über die Tücher gebreitet waren, geschützt. Diese Brücken, die von der Erde 40 Klafter entfernt sein sollten, — eine Zahl, die sicher übertrieben ist — wurden auf die Stadtmauer hinabgelassen, so daß die Mauer mit Leichtigkeit besetzt werden konnte (Clary 37; Ernoul 371). Auch bei der Belagerung von Sur benutzten die Venetianer diese Brücken. Obgleich hier nur einige Mann auf der Brücke waren, so wagte doch niemand sich auf der Mauer zu zeigen (Chipr. 170).

Die Angegriffenen waren natürlich nicht untätig. Die Bewohner Londons sollen beim Herannahen Cäsars Pfähle in die Themse gerammt haben, die bei Flut unter dem Wasserspiegel waren, wodurch eine Anzahl von Schiffen scheiterte (Brut. 4341 ff.). Oft bediente man sich der Brander, um die feindliche Flotte zu vernichten. Ein flaches Schiff wurde mit trockenem Holz, leeren Tonnen, Pech und anderen leicht brennbaren Stoffen beladen. Wenn der Wind und die Strömung günstig waren, so zündete man es an und ließ es auf den Feind zutreiben. Bei der Belagerung von Constantinopel ließen die Griechen solche Brander gegen die Kreuzfahrerflotte treiben, wie mehr-

fach bezeugt wird (Ernoul 371; Villeh. CXI; Tyr II 332). Froissart XII 73 berichtet, wie die Engländer ebenfalls durch Brander die französische Flotte im Hafen von Sluys vernichten wollten. Die Verwendung dieser Brander war ganz allgemein (Chipr. 169; Guiart II 9569). In allen angeführten Fällen mißlang der Versuch; die bedrohten Schiffe konnten sich rechtzeitig in Sicherheit bringen, da die Brander nur langsam fortgetrieben wurden. Immerhin kam es doch vor, daß eine Flotte verbrannt wurde (Eneas 4885; Marech. 14612 ff.).

3. Dienstpflicht der Lehnsleute.

Ehe wir zur Darstellung des Seemanns übergehen wollen wir noch einige Worte über die Dienstpflicht der Lehnsleute auf dem Meere sagen. Da ja, wie wir gesehen haben, alles auf den Nahkampf ankam, so wurden die Schiffe mit Landsoldaten besetzt. Im allgemeinen waren die Lehnsleute nicht verpflichtet zur See und überseeisch mit der Waffe zu dienen. Die normannischen Barone erklären: *Oltre mer servir ne devon* (Rou III 6108), als Wilhelm sie um ihre Unterstützung bei der Eroberung Englands bittet. Erst nach großen Versprechungen sind sie bereit, Schiffe und Truppen zu stellen. König Aedelstan läßt die besiegten Könige von Schottland und Gwent schwören, ihm zu Wasser und zu Lande Treue zu halten:

ke leals ly serraynt et par terre et par mer. *Langtoft I* 324.

Es wurden auch Lehen vergeben ausschließlich gegen Dienstleistungen zur See (Chipr. 96).

E) Der Seemann.

a) Die Besatzung.

Die afrz. Bezeichnung war „*marinier*“ (< **marinarium*) oder „*notonnier*“ (von „*nauta*“ abgeleitet). Von beiden gab es eine Anzahl Nebenformen, teils durch Analogiewirkung, teils aus versteehnischen Gründen: *maronnier* (Jain. 6, 62; Meliad. 11568), *marineaus* (Ducs 41053; Fol. B. 213; Horn 216; Edmund 1308), *marinans* (Jourdain 2088;

Octav. 718; Horn 63), *noteniers* (Fantosme 428), *notiers* (Sone 5866). Sämtliche Ausdrücke sind vollkommen synonym.

Au port vient, une nef trouva
Et les notonniers aprestés;
Sones est en la nef entrés
Dont l'ont li maronnier passé. *Sone* 5254.

In Texten aus dem 14. Jahrhundert werden die Seeleute häufig *gens de (la) mer* (Chipr. 193; 254; Langtoft I 160) oder „*gent de marine*" (Chipr. 40; 79) genannt.

Betrachten wir nun die verschiedenen Rangstufen der Schiffsbesatzung, für die sich ein besonderes Wort findet, nämlich das dem Italien. entlehnte *chourme* (< *ciurma*).

et se fioient a se, qui avoient la chourme de VI guallees sur ses IV. *Chipr.* 275.

1. Kapitän.

Der erste Mann an Bord war der Kapitän. Er heißt „*mestre marinier*" (Wilh. Engl. 2314; Florence 627; Amis 2627; Baud. X 1090) oder „*mestre notonnier*" (St. Louis 14; Sone 5866; Derm. 2740). In den Epen wird er auch schlechtweg „*li maronier*" genannt.

Li maronier mout liés en fu
Si escria ses batilliers. *Jehan* 4360;
Aye 2473; *Anseïs* 1115; *Sone* 5865.

Daneben gab es noch eine Reihe jüngerer Bezeichnungen: *patron* (Commyn. II 205; Anglure 312) auch „*mestre patron*": *les maistres patrons des gallees de Venise eurent conseil* (Froiss. XVI 52). Im Sone kommt das nur im Mittelmeer gebräuchliche *nachier* (< lat. *navicarius*) V. 6927 vor, einmal auch mit dem Beiwort *grans*: *Li grans nachier a demandé* (Sone 6965), *mestre nachier* (ib. 7025).

Selten ist *amiral* (< arab. *amîr*) für Kapitän.

Car de no nave ert Amiraus
Li Papes et ses Cardonnaus. *Ren. N.* 3839.

Meistens wird damit der Befehlshaber einer ganzen Flotte bezeichnet.

et armerent en Gene XXVIII guallees et fu lor amiraull Luquet de Grimaut. *Chipr.* 186;
ferner *Guiart II* 10005; *Froiss. IX* 68.

Er wird auch „*souverain patron*" genannt (ib. XI 332).

Vom Landheer übernommen ist „*capitaine*“ (< ital. *capitano*), das gleichbedeutend mit „*amiral*“ ist.

dont Jehans Pietresone estoit amiraux et cappitaine de leur navie. *Froiss. VIII* 93.

Et si penrez III galees
Bien garnies et bien armees
De quoy vous serez capitainne *Pris. d'Al.* 3684;
ferner öfter in *Chipr.* 149, 168 etc.

2. Steuermann.

In den Epen und andern Texten vor 1200 ist der Kapitän zugleich Steuermann, „*esturman*“ (< niederl. *stuurman*) genannt (Chans. Guil. 670; Destr. 305; Horn 74). Auf den älteren kleinen Schiffen konnte der Führer vom Steuer aus das Fahrzeug ganz gut leiten. Auf den größeren Schiffen der späteren Zeit wird dies natürlich nicht mehr möglich gewesen sein. Aber davon wird nichts berichtet. Überall, wo der „*estruman*“ erwähnt wird, ist er zugleich „*mestre*“. König Wilhelm der Rote verhandelt mit einem „*esterman*“ wegen der Überfahrt.

Li esterman lui demandat
S'il voleit encontre vent aler
U periller enz en la mer. *Gaim.* 5832.

Er wird auch geradezu „*mestre*“ genannt:

Al mestre esturman vint e od lui ad parlez. *Horn* 2141.
Sire, dist l'esturman, ne vus voil pas celer. *ib.* 2144.

Mehrfach wird auch erzählt, daß der Kapitän am Steuer saß.

Au maistre se vait acointier
Qui ot faite cele assamblee;
Mais ichou pas ne li agree,
Ains laist le gouvernal oster
Si est sailliz en mi la mer. *Fergus* 146, 20.

Puis refiert de la bonne espee
Le mestre nachier qui tenoit
Le gouvrenal, si gouvrenoit. *Sone* 7024.

Das Steuern war das schwerste und verantwortlichste Amt an Bord:

Li maistres maroniers estoit nez de Salerne,
Mout par fu sages hom qui tel vessel governe. *Florence* 597.

Hatte das Schiff das Ziel nicht erreicht, so traf die Schuld den Steuermann, wenn nicht gerade besondere

Umstände eingetreten waren. Harald wollte von Bosham nach der Normandie fahren, gelangte aber nach Pontif.

Ne vos sai dire en qui pecha,
Ou en celui qui governa
Ou en l'oré qui traversa. *Rou III* 5637.

Die Schiffer von der Halbinsel Cotentin waren als besonders tüchtig bekannt.

De Costentin lur fist bons estrumanz bailler
Ki bien sorent par mer e sigler e nagier. *Rou II* 4414.

Der „*mestre marinier*" stand in ziemlichem Ansehen, besonders auf den Kriegsschiffen. Verschmähten es doch selbst Ritter nicht, diese Stellung zu bekleiden. Der Führer des Schiffes, auf dem sich Ludwig der Heilige befand, war Tempelritter,

freres Remons, qui estoit Templiers et maistres desus les mariniers. *St. Louis* 619.

Froiss. III 433 ist ebenfalls die Rede von einem „*chevalier maronnier, mestre de sa navie que en appeloit monseigneur Robert le Flamenc*". Überhaupt gab es unter den Rittern viele, die in der Seefahrt bewandert waren. Bei den Normannen erscheint es uns ja selbstverständlich, wenn von einem Ritter ausgesagt wird:

Cointe ert e veizé chevalier
E si esteit bon mariner. *Ducs* 31156.

Aber auch sonst scheint es keine Seltenheit gewesen zu sein. Florence 2665 sagt Esmerez zu seinen Rittern: *Il i a teus de vos qu'asez sevent de mer* und Aye 3290 wird auch die seemännische Tüchtigkeit der Ritter erwähnt.

Auf Transportfahrzeugen versahen oft die Kaufleute, die zugleich Besitzer des Schiffs waren, das Amt des Kapitäns; denn sie werden häufig „*mestre marinier*" oder einfach „*marinier*" genannt (Aye 2331 ff.; Florence 5460 ff.; 5888).

3. comito.

Auf den Ruderschiffen, Galeeren, brauchte der Schiffsführer von der Navigation nichts zu wissen, dafür war ein anderer Offizier, der *comito* (ital.), verantwortlich. Mit einer silbernen Pfeife gab er seine Befehle [1]).

Il me convient porter honeur aux lars,
Aux commutres qui ne font que siffler. *Deschamps IV* 309.

1) De la Roncière I, 265.

4. Matrose.

Die Benennungen für den gemeinen Matrosen sind wieder sehr zahlreich. Am ältesten scheint das germanische „*eschipre*“, Schiffer, zu sein.

Ne eschipre ne esturman
De lor dreit cors n'erent certan; *Eneas* 205.
Uns des eschipres haltement s'est escriez. *Lais Eliduc* 830; ferner *Rol.* 1522; *Trist. Th.* 2883.

Galiot, eigentlich der Ruderknecht, kommt erst später vom Mittelmeer nach dem Norden.

Biau signor, od mei en venrés,
En no nave besoigne arés
Por ramper conme galios. *Ren. N.* 4163.

Une nef vi parmi le mer aler,
XX galios avoit dedens entré. *Huon* 7864.

Daneben hat es aber schon eine allgemeine Bedeutung. Sone 17325 wird der „*mestre*“ Gracyens auch „*galyot*“ genannt. Mitunter nennt man die Matrosen einfach Diener, *varlet*.

Maint maronnier au port avoit,
Secourre ont varlés commandé. *Sone* 17698.
freres Remons qui estoit Templiers et maistres desus les mariniers, dist a un de ses vallez. *St. Louis* 619.

Dies Beispiel zeigt zugleich, daß auch die allgemeine Bezeichnung „*marinier*“ für die gemeinen Seeleute gebraucht wird; ferner

Estirmans prist et mariniers. *Brut* 13589.

Bei Philipp von Beaumanoir heißen sie „*batillier*“ (eine Ableitung von *batel*).

Li maroniers mout liés en fu
Si escria ses batilliers. *Jehan* 4360; *ib.* 4548; ebenso *Art de chev.* 176.

Einmal findet sich auch „*avironneur*“ (Jehan 3886). Dieser Ausdruck greift eine der Beschäftigungen des Matrosen heraus. Auf den Ruderschiffen war es die allerwichtigste, aber, wie wir S. 69 gesehen haben, konnten auch die Segelschiffe die Riemen nicht entbehren. Das Rudern war entschieden die schwerste Arbeit. Ist doch schon das Rudern eines Bootes auf die Dauer sehr anstrengend, wo die Riemen viel leichter und handlicher sind.

Ne nos est remis quirs es mains
Del angoisse de traire as reins. *Ducs* 1435.

In diesem Falle ist es allerdings eine Lüge, aber Hastings würde sie doch nicht gebraucht haben, wenn sie nicht glaubwürdig wäre. Ist von den Strapazen der Seefahrt die Rede, wie Eneas 331 ff., so ist hauptsächlich die schwere Ruderarbeit gemeint. War die Besatzung gezwungen längere Zeit hindurch die Riemen zu benutzen, so waren die Leute oft so erschöpft, daß gelandet werden mußte, damit sie sich erholen konnten.

Dous jorz aveient sojorné,
Quar auques esteient lassé. *Troie* 993.

Die Bedienung des Segels war viel einfacher. Von den sonstigen Pflichten wird das Ausguckhalten vom Mars aus noch besonders erwähnt.

Si a en no nave une gaite. *Ren. N.* 4295.
car il avoit mis une gette ou chastiel de sa nef pour noncier quant li Espagnol venroient. *Froiss. V* 260; ebenso *ib. XVII* 272.

Bei keinem Beruf kam es so sehr auf Erfahrung an wie bei dem des Seemanns. Die größten Schwierigkeiten machte das Vorraussehen des Wetters. Man achtete auf den Zug und das Aussehen der Wolken (Abrej. 10953), das Gebahren der Vögel und Fische (ib. 10959) und besonders auf die Farbe des Mondes (Abrej. 10905 ff.; Art de chev. 171). War der Mond rot, so deutete das auf Wind. Zeigte er eine bleiche, blaue Farbe, so konnte man sich auf Regen gefaßt machen. Ein Gemisch aus beiden verkündete Sturm und Regen. Nur wenn er hell und rein schien, gab es schönes Wetter. Alle diese Dinge

Il ne les sevent autremant
Que per espoir et per usaige,
Et li us rant le maistre saige. *Abrej.* 10972.

Für die Dienstleistungen erhielten die Seeleute Löhnung „*loier*“ (< lat. *locarium*) (Brut 13590). Doch nicht immer standen sie im Sold wie folgender Ausspruch beweist, wo dies besonders hervorgehoben wird:

Tout chil povre varlet estoient
Et pour leuwier la nef menoient. *Sone* 6981 f.

Die Ruderknechte auf den Galeeren wurden gut bezahlt. Bei der Belagerung von Sur 1258—60 gaben die Venetianer X Byzanter am Tage und IX für die Nacht.

se firent crier lor banc par la cité que quy voroit lor sodees a monter sur lor guallees pour suvre saillant, si le venist prendre X bezans sarazins le jor, et IX bezans pour la nuit et por ce il eurent mout de gens. *Chipr.* 154.

Dies war ein außerordentlich hoher Sold, der zu gewöhnlichen Zeiten wohl niemals gezahlt wurde, was sich schon aus dem großen Zulauf ergibt.

Die Auszahlung der Löhnung wurde bei den Kriegsflotten mit einer großen Musterung verbunden.

et arrivasmes tantost a une petite isle qui a nom Insule, tout pres de Paula et la fist on la monstre des marigniers devant le capitaine des galees. *Anglure* 22.

b) Leben und Charakter.

Das Bild, das uns die afrz. Literatur von dem Seemann gibt, ist kein richtiges. Die Abneigung gegen das Meer wurde auch auf den Seemann übertragen, so daß die Schattenseiten zu stark betont sind. Nach den Schilderungen der afrz. Denkmäler ist es das Fehlen einer ernsten, sittlichen Lebensauffassung, was dem Charakter dieses Standes sein Gepräge gibt. Mildernd für diesen Mangel könnte höchstens wirken, daß die Seeleute sehr bedrückt wurden und schwer um ihre bloße Existenz zu kämpfen hatten.

Et bien sachiés tout vrayement
Qu'il n'a u monde nulle gent
Fors maronniers, tant endurast
Ne au besoing mains s'esmayast. *Sone* 17349.

1. Wirtschaftliche Lage.

Ihre wirtschaftliche Lage war nicht glänzend. Diejenigen, die ein eigenes Schiff besaßen, werden ein gutes Auskommen gehabt haben; aber die übrigen mußten sich für einen kärglichen Lohn plagen und ihr Leben wagen.

Tout chil povre varlet estoient
Et pour leuwier la nef menoient
Si convoitoient mout l'avoir. *Sone* 6981.

Verschlimmert wurde ihre Lage noch durch die vielen Steuern und Dienstleistungen, unter denen ja alle bürgerlichen Stände zu leiden hatten. Besonders die letzteren waren recht drückend. Schiffe und Leute mußten dem Landesherrn jederzeit zur Verfügung gestellt werden, der sich dadurch die Kosten einer besonderen Kriegsflotte ersparte. Für die Überfahrt nach England zieht Wilhelm der Eroberer durch seine Lehnsleute sämtliche normannischen Schiffe mit ihren Besatzungen bei Fécamp zusammen.

Toutes les nefs de Normendie
E la bone chevalerie,
Esturmans e bons mariniers
E bons serjanz e bons archiers,
Fist tuz a Fescamp asembler,
En Engleterre volt passer. *Rou III* 2753.

Ähnlich wird Rou III 9859 ff.; Horn 3907 ff. und Langtoft I 160 geschildert. Diese für den Fürsten so nützliche Einrichtung wurde auch in den christlichen Ländern des Orients, z. B. Cypern, eingeführt.

Il n'i ot Gautier ne Guillaume
En toute la mer d'environ,
S'il sot nagier d'un aviron,
Qu'il ne mandassent pour eaus dire
Qu'il apareillent leur navire,
Car le roy einsi le commande. *Pris. d'Al.* 1755.

In Friedenszeiten war es nicht wesentlich anders. Die Dienstleute des Landesherrn mußten unentgeltlich und ohne Verzug befördert werden.

Et dist as maronniers que il a trovés,
Que il est mes al roi, tost soit outre passés.
Cygne H. II 1249.

Wollte der König selbst oder ein Mitglied der königlichen Familie eine Seereise unternehmen, so wurden die besten Seeleute des Hafens ausgesucht (Edmund 1045 ff.; Sone 8000).

„et chil ne l'oserent veer". *ib.* 8006.

Vor der Abfahrt wurde ihnen ein besonderer Treueid abgenommen.

E lur seremenz en pernez
Ke lealment li servirunt. Edmund 1056; *Sone* 6911 ff.; 7987 ff.

Sone 7983 müssen sie sogar Geiseln stellen.

Nur in kritischen Zeiten konnten die Seeleute einmal Forderungen stellen. Wer kann es ihnen verdenken, wenn sie dann herauszuschlagen suchten, was sie konnten? Der Graf Wilhelm von Pembroke, der am Anfang des 13. Jahrhunderts die Regentschaft führte, konnte die Seeleute nur durch eine größere Geldsumme und Gewährung von Privilegien dazu bewegen, gegen die französische Flotte zu ziehen (Marech. 17168 ff.). Außerdem versprach er ihnen, ihre Verluste zu ersetzen (ib. 17219 ff.). Waren die Fürsten stark, so war die Bedrückung umso ärger.

Mes mult se pleinstrent des mesfez
Que li reis Jehans lor out fez,
E des pertes e del damage,
Que il les ot mis en servage,
Isi distrent li marinier. *Marech.* 17229.

2. Einzelne Charakterzüge.

Alle diese Umstände lassen es begreiflich erscheinen, daß die materiellen Güter so große Wertschätzung bei den Seeleuten genossen, und daß das Streben nach ihnen allgemein war. Ein Pilger, dessen Frau während der Reise starb, wünschte, sie auf einer nahen Insel zu bestatten. Aber erst nachdem er dem Kapitän eine große Belohnung versprochen hat, landet dieser.

„por l'amur e por le delit del guain ke n'iert pas petit"
Madel. 365.

Das Schiff Ludwigs des Heiligen war bei Cypern aufgelaufen, so daß die Seeleute ihm raten, es zu verlassen. Auf die Frage, ob sie es auch tun würden, wenn es ihnen gehörte und mit Waren beladen wäre, antworteten sie: nein;

„car il ameroient miex mettre lour cors en avanture de noier que ce que il achetassent une nef quatre mille livres et plus". *St. Louis* 627.

Selbst der scheinbar so selbstlose Seemann, der Jehan und Blonde bei ihrer Flucht so tatkräftig unterstützt hat, weiß seinen Vorteil wahrzunehmen. Als er mit dem Vater der Blonde zusammentrifft, versteht er es, sein Verdienst ins rechte Licht zu rücken, was ihm 50 *„marcs d'or"* einträgt.

Wurde aber von ihnen ein Opfer verlangt, so sträubten sie sich aufs heftigste. Saladin hatte den Christen nach der Eroberung Jerusalems freien Abzug gewährt. Eine große Anzahl konnte aber die Überfahrt nicht bezahlen und hätte elend verkommen müssen, wenn nicht der „*baillif*“ von Alexandrien die christlichen Seeleute gezwungen hätte, sie zu befördern. Die Beköstigung lieferte er noch selbst (Ernoul 233). Diese Gier nach Geld beherrschte die Seeleute oft derart, daß sie kein Mittel scheuten, um es zu erlangen. Gegen einen entsprechenden Lohn verrät der Schiffer den mitfahrenden Sone an dessen Feinde (Sone 5865 ff.). War ein Passagier sehr wohlhabend, so versuchte die Besatzung auch wohl, ihn zu töten, um sich seine Habe anzueignen (Fergus 143; Sone 6927 ff.). Bei der Teilung der Beute gerieten sie miteinander in Streit, der erst mit dem Tode einiger von ihnen endet (Amis 2661 ff.). Durch schwere Strafen suchte man diesen Übelständen abzuhelfen. Der Schiffer, der Sone verriet, wird gehängt. Das Schiff wird Sone zugesprochen, und ihm die Bemannung dazu gestellt, damit er seinen Bestimmungsort erreichen kann.

Ensi que faire le devons,
Telz est li us de no mestier. *Sone* 6356.

Ein Raubmordversuch an dem Passagier wird noch schwerer geahndet. Die schuldigen Seeleute werden

„a fourques träyné, puis les ont tres tantos pendus. De lor mestier est telz li us“. *Sone* 7334.

Auch sonst werden diejenigen, die sich irgendwie vergangen haben, immer erst an Land abgeurteilt und bestraft. Bis zur Ankunft in einem Hafenort wurden sie in der „*barge de cantier*“ ausgesetzt, wo sie Wind und Wellen preisgegeben waren. Ludwig der Heilige ließ 6 Kaufmannssöhne durch deren Leichtfertigkeit die Flotte einen Aufenthalt von 8 Tagen nehmen mußte, in das Beiboot bringen.

Et lors il commencierent a crïer et a braire: Sire pour Dieu, räimbez nous de quant que nous avons, mais que vous ne nous metiez la ou on met les murtriers et les larrons; car touz jours mais nous seroit reprouvei. *St. Louis* 643.

Am schlimmsten waren die Seeleute der Galeeren. Der Graf von Tripoli schickt deshalb seine Galioten aus, um das Land des Kaisers von Byzanz, mit dem er verfeindet war, zu verwüsten.

Li galiot s'en partirent tuit lié por ce qu'il avoient congié de rober et de malfaire. Plus en firent assez qu'en ne leur avoit comandé. *Tyr. II* 249.

Hier konnten sie ihren Begierden freien Lauf lassen. Höhere Lebensziele kannten sie ja nicht. Das Leben der Seeleute wurde ganz von ihren Gefühlen bestimmt. Wehrlosen Frauen gegenüber ließen sie sich vollkommen von ihrer brutalen Sinnlichkeit beherrschen. Mit Gewalt oder List suchten sie, diese in ihre Hände zu bekommen (Florence 5219 ff.; Octav. 852 ff.; Sone 5865 ff.).

Das unmäßige Trinken war schon damals unter ihnen verbreitet und richtete manches Unheil an. So scheiterte das Schiff Wilhelms, des Sohnes Heinrichs I. infolge der Trunkenheit der Seeleute.

Li marinier orent bëu,
N'ont pas lor dreit cors porvëu. *Rou III* 10207.

Benoît de St. More bestätigt dies (Ducs 41059). Der schon einmal (S. 130) erwähnte Seemann im Jehan kennt die Wirkung sicher aus Erfahrung und gibt daher den Wächtern Wein, um ihre Aufmerksamkeit zu schwächen (Jehan 3849 ff.). Infolge der Trunkenheit der Besatzung ist es Bueve ein leichtes, das sarrazenische Wächterschiff zu nehmen (Bueve II 4275). Kamen die Seeleute in schwierige und mißliche Lagen, so waren sie oft sogleich verzagt und kopflos. Der Kapitän, der den Raubmord gegen Fergus angestiftet hat, springt vor Angst über Bord, als er den Ritter auf sich zukommen sieht (Fergus 146, 20). Am Anfang des 13. Jahrhunderts versuchte eine französische Flotte in England zu landen. Die englischen Seeleute, die den Franzosen entgegen geschickt wurden, waren vollkommen mutlos, weil sie keine tüchtige Führer hatten.

Mes durement les redoterent,
Car sans chevetaigne se virent.
Si tres durement s'esperdirent
Qu'il lessierent, por verité,
Lor nes o lor cigle levé. *Marech.* 17238.

Bei schwerem Sturm fingen sie an zu weinen und überließen das Schiff seinem Schicksal (Vierge 5, 1 ff.; Adgar 138, 95 ff.).

Tuit unt laissié le governer
Et vunt glaclant par mi la mer,
Chascuns se gist, et crie et plore. *Marech.* 2314 ff.

Joinville weiß ebenfalls von der Kleinmütigkeit der Seeleute zu berichten. Das Fahrzeug war bei Cypern aufgelaufen.

et de ce coup que nostre neis prist, furent li notonnier si desperei que il dessiroient lour robes et lour barbes. *St. Louis* 39.

Später läuft das Schiff des Königs nochmal auf. Da fangen die Seeleute mit den Passagieren an zu jammern und erhöhen so den Schrecken. Selbst der Kapitän ist ganz fassungslos,

il se dessira jusques a la courroie et prist a arachier sa barbe, et crïer: Ai mi, ai mi. *St. Louis* 619.

Nach dem Mißerfolg des Kreuzzugs suchte die Besatzung von Joinvilles Schiff sich zu retten, indem sie ihren Glauben verleugnete (St. Louis 331).

Ebenso frei und ursprünglich waren auch die Äußerungen der Freude.

Li maronnier s'arivent baut et lié et joant. *Orson* 278; *ib.* 1263.

Naiv freuen sich die Matrosen nach dem Kampfe ihrer Beute. Jeder glaubt das beste zu haben (Marech. 17541 ff.). Auch sonst finden sich angenehme Züge im Charakter. Da ist an erster Stelle ihre Kameradschaft zu nennen. In Seenot unterstützen sie einander. Der schiffbrüchige Escot wird von einem Schiff aufgenommen und bis zum nächsten Hafen befördert (Florence 5460 ff.). Ein Fahrzeug, das (Sone 17690 ff.) vor dem Hafen schwer mit den Wellen kämpft, wird von den einheimischen Seeleuten unter Lebensgefahr mit Booten in den Hafen gebracht. Diese Hilfsbereitschaft beschränkt sich nicht nur auf die Berufsgenossen. Jehan und Blonde werden von einem Kapitän und seinen Leuten mit der Waffe in der Hand bei der Flucht unterstützt (Jehan 3850 ff.), ebenso Bueve von den Kaufleuten auf der Fahrt nach Visele (Bueve

II 4435 ff.). Wegen der Unsicherheit auf dem Meere waren die Seeleute ja stets mit Waffen versehen (s. auch Sone 6989 ff.).

Es fehlt auch nicht an Beweisen rührender Untertanentreue. Bei dem Untergang des „*white-ship*“ hätte der Schiffsführer sich retten können.

Mais quant son seignor vit neier,
N'out cure de sauver sa vie,
De mort lor i fist compaignie;
Des qu'en sa nef e a son tort
Receveit lait, peril e mort,
Ne s'en aveit soing d'eschaper;
Neier voleit au funz de mer,
E si fist il, ce sout l'om bien. *Ducs* 41084.

Im Sone 6927 ff. beschließen die Seeleute, den Tod ihres Königs an dem Helden zu rächen, obgleich sie vorher (6912) geschworen haben, ihn unversehrt nach Norwegen zu bringen. Ihre Frömmigkeit geht also nicht sehr tief. Nur wenn sie in höchster Not waren, suchten sie bei Gott durch Vermittlung der Heiligen Hilfe und Trost. Man vergl. die Ausführungen über Wunderglaube S. 16 ff. Ein typischer Seemann ist der Kaufmann und Kapitän Escot wie er in Florence geschildert wird.

Anmi la nef troverent Escot le marinant.
Il ot la barbe longue, si ot le poil ferrant;
Mout sambloit bien preudomme, la chiere avoit riant,
Un baton en sa main, si s'aloit deduisant,
Environ lui estoient si home et si serjant. *Florence* 5184.

Unter seinen Standesgenossen war er sehr angesehen. Niemand wagte über einen Gegenstand zu handeln, wenn er sein Gebot getan hatte. Sein würdiges Auftreten hindert ihn aber nicht, beim Handel um Florence zu betrügen (V. 5230 ff.). Er geht dabei ganz schlau zu Werke. Den Beutel mit dem Geld, das er den Verkäufern zeigt, will er an einen Pfahl hängen, wo diese ihn nach der Ablieferung der Dame fortnehmen können. Während sie die Florence holen,

L'avoir que iert ou sac a por paior chengié,
Un autre en i pendi, ne vaut pas la moitié,
N'i ot se coivre non et plon sorestangié. V. 5282.

Kaum haben sie den Hafen verlassen, so will er ihr schon Gewalt antun. Ein plötzlich ausbrechender Sturm hindert ihn, sein Vorhaben auszuführen. Er verliert die Geistesgegenwart aber nicht, sondern springt sofort ans Tauwerk, denn „*mout fu de sens garniz*“ (V. 5369).

Schluss:

Redensarten und Vergleiche, die dem Seewesen entnommen sind.

Da, wie wir gesehen haben, das Meer im Leben des Altfranzosen im allgemeinen keine große Rolle spielte, so ist natürlich auch der Einfluß auf die Sprache und die Literatur verhältnismäßig gering. Feststehende Redensarten gibt es nur sehr wenige.

Befindet sich jemand in einer gefährlichen Lage, so heißt es: *arivez est a mal port.*

Trop i avez parenz e fiz:
Se de nul d'eus erent saisiz,
Arivez sereit a mal port. *Troie* 11797; ebenso *Miracle Theoph. Partsch* 75c, 48; *Bouche d'or* 174; *Enf. Viv.* 470; *Manek.* 3522; *Octav.* 3981; *Maugis* 6046.

Oft findet man auch „*mauvais*“ für „*mal*“:

A malvais port sunt arivez
Se or ne se pöent d'els defendre. *Ducs* 2340; *Troie* 20601; *Palerne* 2250; *Manek.* 695; 4544.

Nur einmal findet sich „*dur*“:

Faulse fortune, par envie
M'as amené a ce dur port. *Melus.* 4292.

So ruft Raymon aus, als er seine Frau verloren hat.

Das Gegenteil: *estre arivé a bon port* findet sich fast ebenso häufig.

Aumosne delivre de mort
Et fait arriver a bon port. *Fabl. II* 45; *Fabl. II* 89; *Lancelot* 1583; *Palerne* 5239; *Jehan* 6246; *Cygne R.* 326.

Für „*bon*“ tritt manchmal „*droit*“ ein:

Un dimence par matin
Ert Bruns arrivés a droit port. *Durmart* 5062.

Von einem Pferde wird gesagt:

Son maistre ramena a droit port de salus.
Cygne R. 22632

Manchmal fehlt das Attribut ganz, ohne daß der Sinn geändert wird.

La Contesse ot honte et a tort,
Mais Diex le ramenra a port. *Poit.* 866.
De peril sui venuz a port. *Lancelot* 1585.

Unter den „Proverbes au Vilain" findet sich nur eins, das zu dem Meere in Beziehung steht:

Qui fol envroie a la mer
N'i a ne poisson ne el. *ib.* 100 und 260.

Ein dummer Mensch ist zu nichts nütze.

Vergleiche aus dem Seeleben finden wir, wie erklärlich, nur bei den wenigen Dichtern, die die See aus eigener Anschauung kannten.

Im Huon kommt ein Pferd angebraust gleich den Wogen des Meeres.

Li cevax bruit comme effondres de mer. *Huon* 7714.

Maria wird einmal mit dem Polarstern verglichen. Wie dieser den Seefahrern den rechten Weg weist, so die heilige Jungfrau den irrenden Menschen (Vierge 54, 1 ff.).

Geschmacklos ist der Vergleich der Maria mit einer Arche:

tu es arche apellee, en toy naga li Rois qui t'avoit carpentee. *Baud. V* 157.

Dasselbe Bild wie im Nfrz. und im Deutschen „mit vollen Segeln fahren" kommt auch im afrz. vor.

Trop par est lor guille embrasee
Et de covoitise alumee.
Or siglent a la plainne voile, *Guiot* 2364.
Des or dei core a pleine veile,
Kar mult me conduit clere esteile
Qui es hauz ciels luist e resplent.
Or öez le comencement. *Ducs* 12709.

Der Dichter will jetzt die Geschichte Richards I. schildern.

Ein ander Mal sagt Benoit, er wolle sich nicht bei der Schilderung des Bettes aufhalten, da er noch viel zu erzählen habe.

Mout par ai ancore a sigler,
Quar ancor sui en haute mer. *Troie* 14943.

Die Schnelligkeit eines Pferdes wird zuweilen mit der einer Galeere verglichen.

Et Garsires le suen, que cort plus que galie.
Florence 1435.

Broçant i sorvint l'Augalie
Plus tost qu'en mer ne va galie. *Mousket* 7238.

Der König Harald

„*perça et desrund*
Sa gent, cum fait dromunz wage en und
Quant curt siglant en mer parfund". *Edward* 4556.

Sehr treffend setzt Wace die Lage eines Heeres ohne Feldherrn der eines Schiffes ohne Steuermann gleich (Brut 12466 ff.). Dasselbe Bild eines hilflos umhertreibenden Schiffes wird zur Kennzeichnung des Seelenzustandes eines Liebenden gebraucht (Palerne 946 ff.). Für die Schilderung der Liebe, werden vorzugsweise Vergleiche aus der Seefahrt genommen.

Je sui en mer et perilliés,
Desor les ondes vois flotant,
De ma vie ne sai garant.
Trop sui en mer et lonc de port. *Palerne* 1556.

klagt Wilhelm, der von Liebe ergriffen ist. Die Freude eines endlich Erhörten wird (Eneas 9991) mit der eines Seemanns verglichen, der nach einem schweren Sturm glücklich den Hafen erreicht.

Endlich sei noch eines reizenden Wortspiels gedacht.

Qui par l'amer le mer avoit
S'amie, sejourner deveroit,
Et par mon los sejourneriés.
Par l'amer sauve mer ariés.
Car tele ne set de mer vivre
Qui de l'amer n'est pas delivre,
Et la röyne par l'amer
Vieut destourner Sone la mer. *Sone* 6453

Index.

	Seite
aler le tref	89
amiral	123
ancre	67
antenne	38, 62
arche	27
arriver	97
atoivre	59
assers	118
Aufbauten	56
aviron	69
avironer	86
avironeur	126
bâbord	58
bac	45
bacon	95
baleine	20, 23
baleinier	48
baquenas	12
barbote	41
barge	26, 33
barge de cantiers	34
barge de de parescalme	34
bargele	35
bargete	35
barquette	35
batel	44
batelet	45
batillier	126
bec	38
Beiboot	69, 118
bescuit	95
betas	66
bise	80, 81
boeline	66
boire	81
bonace	89
Bootshaken	70
border	52
bort	52
braiol	66
Brander	121
brant	54
bras	64
buce	47
Bug	54
cage	61
calant	26, 29, 30
caler le sigle	89
capitaine	124
carène	51
chaable	68
chargeor	105
chat	39
chastiaus	29, 56, 61
chevillier	52
chief de devant	54
chief par deriere	54
chien de mer	24
chourme	123
coffin	61
coller la voile	89
colombet	41
commutre	125
conche	24
coque	47
cors	78
costume	107
courre par mer	85
croc	70

	Seite
Deck	55
Delphin	91
desherneskier	67
destriere	42
drecier les voiles	89
drenc	63
dromons	26, 30
empeindre	95
enbatre	95
encrois	50
engeigniere	51
escheis	44
eschief	43
eschiele	68, 116
eschipre	126
escois	44
escoute	68
escumeur	113
esmouvoir	95
esneque	46
espondes	53
espringale	117
esquipper	95
est	81
estace	59
estai	60
estiere	57
estillon	49
estoile de mer	79
estoinc	60
estoire	27, 50
estorbillon	12
estrens	68
estricher le tref	90
esturgon	23
esturman	124
evague	113
faire voile	89
fantosme	20
Flagge	69, 119
Flaschenpost	120
flot montant	94
flot retraiant	94
flotte	50
flundre	24
foncet	49
fons	52
fortune	12
fouce de mer	112
Freibord	53
fret	110
funains	60
fuste	42
fyacre	49
galeasse	39
galerne	82
galie	26
galiete	38
galion	39
galiot	113, 120
galiote	38
Gallion	54
garison	95
garnir	95
gens de mer	123
gent de marine	123
gordingue	66
goume	68
gouvernail	57
graspeis	124
gree	59
griech. Feuer	118
grip(parie)	41
guerbin	82
haigne	49
hallos	50
harenc	24
havre	104
Heck	54
hel	57
helenger	67
herneskier	66
hoban	60
hokebot	48
Hölle	21
huissier	32, 121

	Seite
hulque	49
hune	61
kanart	47
kay	105
Kette	106
Kettengeld	107
Kiel	51
Kompaß	79
Koralle	18
lagan	92
Last	55
Laterne	31, 70
Laufplanke	68
l(e)in	40
Leuchttürme	105
lever la voile	89
liburne	35
lieue	77
lisproz	65
lof	71
loier	109, 127
louer une nef	109
luit(on)	20
mairan	42
mairrien	51, 57
makerel	42
marée	93
marinans	122
marine	8
marineaus	122
marinier	122, 126
maronnier	122, 123
mas	59
melant	24
mer	8
mestre	123, 124
midi	80
miglie	77
molvent	82
montant	94
mulvel	23, 24
murique	24
nacele	42
nachier	123
nagier	85, 86
nave	29
navie	27, 50
navilie	50
navire	28
naviron	70
nepe	49
nes	26, 28
nodras	67
nord-est	82
nort	80
norwest	82
noteniers	123
notiers	123
notonniers	122
occident	81
oistre	24
orage	12
orce	58
ordonnance	116
orés	12
orient	81
palagre	8
panf(i)le	39
pans	52
Paradis	21
patron	123
peschiere	25
piautre	54
plain	55, 90
plaines voiles	90
planche	68
plancher	55
plie	24
ploiiz	24
plomee	83
plugel	82
poge	38
poisson	22
pont	68
pope	54

	Seite
porpeis	24
port	104
poulain	54
prendre port	97
Purpur	24
quille	51
raie	24
ralingue	65
rame	69
Rammsporn	38, 54
rampagour	117
rein	69
Reling	53
retraiant	94
reubere par mer	113, 115
rime	69
rimer	86
ris	65, 91
rois	25
saitie	40
salandre	29
Salz	22
sante	46
saumon	23
schaphe	43
Schiffsbrücke	121
Schiffsnagel	52
Schwan	19
scolaringe	67
scute	48
secunde	37
Seeräuber	113
Seeschlange	20
sente	55
sentine	45, 55
septentriun	78
serre	19
sifon	12
sigle	64
solaire	82
soleil colcant	81
soleil levant	81
soute	56
souverain patron	123
Strandrecht	107
sud	80
tafouree	42
targe	32
taride	33
tempeste	12
tempiers	12
tenir le cors	78
tialz	66, 97
tide	93
tierce	37
timon	57
Topkastell	118
toret	63
torment(e)	12
tour reluisant	105
tref	62, 64
tresmontaigne	79
trëu	107
tribort	58
Trinkwasser	95
turbuz	24
tyson	51, 58
ullague	113
utague	62
vaissiaus	26, 27
venir al havene	97
verge	62
verne	62
voguer	86
voile	64
voiles croisiees	90
Walfisch	20, 23
Wassergeist	20
west	81
windas	63
wirevite	62
Zauberring	18
Zauberroß	22

Eigennamen.	Seite
Aberdeen	101
Akkon	103
Alexandrien	103
Almeria	104
Askalon	103
Avalon	20
Barfleur	100
Barletta	103
Bosham	101
Boulogne	100
Brandis	102
Bras de St. Jorge	74
Bristol	101
Carlion	20
Cartagena	104
Cherbourg	100
Christophle	72
Cordoba	104
Dieppe	100
Dovre	99
Far	75
Gardoyne	17
Gayete	20
Genua	102
George St.	16
Gilles St.	15, 105
Harfleur	100
Jehannete	72
Jonas	16
Konstantinopel	102, 103
Lincoln	101
Logarde	23
London	101
Macry	75
Malo St.	101
Marie St.	16, 17
Marseille	101
Mer Adriane	75
Mer Betee	76
Mer d'Engletiere	73
Mer d'Irlande	73
Mer de Ponte	74
Mer Miterreine	73
Mer Rouge	76
Mer Tirreniene	75
Messina	103
Nicolas St.	16
Oceane	73
Ordre, tour de	105
Orgueilleuse	72
Otranto	103
Palermo	103
Paravis	72
Pelerine	72
Pisa	101
Portsmouth	100
Riviere de Clarense	73
Rochelle	101
Sale dou Roy	72
Satalie	74
Southhampton	100
Sur	103
Tour d'Ordre	105
Troisport	101
Valéry St.	101
Veneise	75, 102
Wissant	99
Wistace le moine	114
Yarmouth	101

Benutzte Literatur.

a) Wissenschaftliche Abhandlungen.

Arenhold, L.: Die allmähliche Entwicklung des Segelschiffes. Jahrbuch der Schiffsbautechn. Gesellschaft. Berlin 1906.

Breusing, A.: Die Nautik der Alten. Bremen 1866.

Cohn, W.: Die Geschichte der normannisch-sicil. Flotte unter der Regierung Rogers I. und II. Diss. Breslau 1910.

De la Roncière, Ch.: Histoire de la Marine française. Paris 1899.

Ehmck u. v. Bippen: Bremisches Urkundenbuch. Bd. II. Bremen 1876.

Falk, H.: Altnordisches Seewesen. Wörter und Sachen. Bd. IV Heidelberg 1912.

Hofmann, C.: Über das Lebermeer, Sitzungsberichte d. Münchener Akademie der Wissensch. II. 1865.

Jal, A.: Archéologie navale. Paris 1840.

Jal, A.: Glossaire nautique. Paris 1848.

Kemna, K.: Der Begriff Schiff im Französischen. Diss. Marburg 1901.

Krümmel, O.: Handbuch der Oceanographie. Bd. II. Stuttgart 1887.

Kluge, F.: Seemannssprache. Halle 1911.

Lacroix, P.: Vie militaire et religieuse au moyen-âge. 2e ed. Paris 1873.

Legrand d'Aussy: Notice sur. l'état de la marine en France au commencement du XIVe siècle. Memoires de l'Institut, Morales et Politiques t. II. 1798.

Much, R.: Über das Lebermeer. Anzeig. für deutsch. Altertum XXIV. 1898.

Saggau, H.: Die Benennungen der Schiffsteile und Schiffsgeräte im Neufranzösischen. Diss. Kiel 1905.

Sallentin, V.: Handel und Verkehr in der altfranzösischen Literatur. Diss. Göttingen 1911.

Schultz, A.: Das höfische Leben zur Zeit d. Minnesinger. Leipzig 1879.

Schwarz, T.: Die Entwickelung des Kriegsschiffbaues vom Altertum bis zur Neuzeit. Bd. I. Göschen. Leipzig 1909.

Serre: Les marines de guerre de l'antiquité et moyen-âge. Paris 1885.

Stenzel: Deutsches seemännisches Wörterbuch. Berlin 1904.

Thomas, A.: Über „estoinc" und „estrenc". Romania XXIX 172.

Vogel, W.: Nordische Seefahrten im frühen Mittelalter. Berlin 1907.

Walthurii, R.: De re militari. 1472.

b) Texte.

Abrej.: Li abrejance de l'ordre de chevalerie. Vers. Paris 1897.
Acquin: Le Roman d'Acquin p. p. F. Joüon des Longrais. Vers. Nantes 1880.
Adgar: Adgars Marien-Legenden hgg. v. C. Neuhaus Seite, Vers. Heilbronn 1886.
Aiol: Aiol p. p. J. Normand et G. Raynaud. Vers. Paris 1877.
Alexis: La vie de St. Alexis p p. G. Paris. Vers. 2e ed. Paris 1903.
Aliscans: Aliscans hgg. v. E. Wienbeck, W. Hartnacke, P. Rasch. Vers. Halle 1903.
Aleschans Jonckbloet: Guillaume d'Orange p. p. W. Jonckbloet. V. Vers. La Haye 1854.
Alixand.: Li Romans d'Alixandre hgg. v. H. Michelant. Seite, Vers. Stuttgart 1846.
Ambroise: L'estoire de la Guerre sainte p. p. G. Paris. Vers. Paris 1897.
Amis: Amis et Amiles hgg. v. K. Hofmann. Vers. 2. Aufl. Erlangen 1882.
Anglure: Le Saint Voyage de Jherusalem du Seigneur d'Anglure p. p. F. Bonnardot et A. Longnon. Absatz. Paris 1878.
Ansëis: Anseïs v. Karthago hgg. v. J. Alton. Vers. Tübingen 1892.
Ap.: L'Apocalypse en français au XIIIe siècle p. p. L. Delisle et P. Meyer. Paris 1901.
Art de chev.: L'art de chevalerie p. p. U. Robert. Seite. Paris 1897.
Aucassin: Aucassin et Nicolette p. p. H. Suchier. Absatz, Vers. Ie ed. Paderborn 1909.
Aye: Aye d'Avignon p. p. F. Guessard et P. Meyer. Vers. Paris 1861.
Bastars: Li Bastars de Bouillon p. p. A. Scheler. Vers. Bruxelles 1877.
Baud.: Li Romans de Bauduin de Sebourc, anonyme. Kapitel, Vers. Valenciennes 1861.
Berthe: Berthe as granz pies p. p. A. Scheler. Vers. Bruxelles 1874.
Best. Guil.: Le Bestiaire, das Tierbuch des normannischen Dichters Guilleaume le Clerc hgg. v. R. Reinsch. Vers. Leipzig 1890.
Best. Th.: Le Bestiaire de Philippe de Thaün p. p. E. Walberg. Vers. Lund 1900.
Blancand.: Blancandin et l'orgueilleuse d'amour p. p. H. Michelant. Vers. Paris 1867.
Boeve: Der anglonormannische Boeve de Haumtone hgg. v. A. Stimming. Vers. Halle 1899.
Bueve II: Der festländische Bueve de Hantone. Fassung II hgg. v. A. Stimming. Dresden 1912.
Bouche d'or: La vie de St. Jean Bouche d'or p. p. A. Weber. Vers. Romania VI p. 328 ss.
Brand.: Brandan hgg. v. H. Suchier. Vers. Roman. Studien I S. 553ff.
Brut: Le Roman de Brut p p. Le Roux de Lincy. Vers. Rouen 1836.

Chans. Guil.: La Chançun de Guillelme hgg. v. H. Suchier. Vers. Halle 1911.

Chin: Roman en vers de Gilles de Chin p. p. Le Baron de Reiffenberg. Vers. Bruxelles 1847.

Chipr.: Les Gestes des Chiprois p. p. G. Raynaud. Seite. Genève 1887.

Claris: Li romans de Claris et Laris hgg. v. J. Alton. Vers. Stuttgart 1887.

Clary: Robert de Clary, La prise de Constantinople p. p. Ch. Hopf. Seite. Berlin 1873.

Cliges: Kristian von Troyes Cligés hgg. v. W. Foerster. 2. Aufl. Halle 1901.

Commyn.: Mémoires de Philippe de Commynes p. p. B. de Mandrot. Bd. Seite. Paris 1901—3.

Cygne, H.: La Chanson du chevalier au Cygne et de Godefroid de Bouillon p. p. C. Hippeau. Bd. Vers. Paris 1874.

Cygne, R.: Le chevalier au cygne et Godefroid de Bouillon p. p. Le Baron de Reiffenberg. Vers. Bruxelles 1874.

Derm.: The Song of Dermot and the Earl ed. by G. H. Orpen. Vers. Oxford 1892.

Deschamps: Oeuvres complètes de Eustache Deschamps t. IV p. p. De Queux de St. Hilaire. Seite. Paris 1884.

Destr.: Destruction de Rome p. p. G. Gröber. Vers. Romania II p. 1 ss.

Diab.: Robert le Diable p. p. E. Löseth. Vers. Paris 1903.

Doon: Doon de Maience p. p. M. A. Pey. Vers. Paris 1859.

Ducs: Chronique des ducs de Normandie par Benoit p. p. F. Michel. Buch, Vers. Paris 1836—44.

Durmart: Li romans de Durmart le Galois hgg. v. E. Stengel. Vers. Stuttgart 1873.

Edmund: La vie Seint Edmund le rei ed. by Fl. L. Ravenel. Vers. Philadelphia 1906.

Edward: La estoire de Seint Aedward le rei ed. by H. R. Luard. Vers. London 1858.

Eneas: Eneas p. p. J. Salverda de Grave. Vers. Halle 1891.

Enf. Gauv.: Les enfances Gauvain p. p. P. Meyer. Vers. Romania XXXIX p. 1 ss.

Enf. Viv.: Les enfances Vivien p. p. C. Wahlund et Hugo von Feilitzen. Vers. Upsala 1895.

Eracle: Oeuvres de Gautier d'Arras p. p. E. Löseth t. I. Vers. Paris 1890.

Ernoul: Chronique d'Ernoul et de Bernard le tresorier p. p. L. De Mas Latrie. Seite. Paris 1871.

Escoufle: L'Escoufle, roman d'aventure p. p. H. Michelant et P. Meyer. Vers. Paris 1894.

Fabl.: Recueil général et complet des Fabliaux p. p. A. de Montaiglon et G. Raynaud. Bd. Seite. Paris 1872—1890.

Fantosme: Appendice IV im III. Bde. der Ducs s. das. Vers.
Fergus: Le roman des aventures de Fregus p. p. F. Michel. Seite, Vers. Edimbourg 1841.
Fierabr.: Fierabras p. p. A. Kroeber et G. Servois. Vers. Paris 1860.
Floire: Floire et Blanceflor p. p. E. du Meril. Vers. Paris 1856.
Florence: Florence de Rome p. p. A. Wallensköld. Vers. Paris 1909.
Florent: Florent und Florete p. p. F. Michel. Edinburgh 1873.
Fol. B. } Les deux Poèmes de la folie Tristan p. p. J. Bédier.
Fol. D. } Vers. Paris 1907.
Fouque: Li roman de Fouques de Candie p. p. P. Tarbé. Seite, Vers. Reims 1860.
Froiss.: Oeuvres de Froissart p. p. Kervyn de Lettenhove, Chroniques. Bd. Seite. Bruxelles 1873—77.
Gaim.: L'Estoire des Engles ed. by Th. Hardy and Chr. Martin. Vers. London 1888.
Galien: Galïens li restorés hgg. v. E. Stengel. Seite, Vers. Marburg 1890.
Garin: Li Romans de Garin le Loherain p. p. P. Paris. Bd. Seite. Paris 1833—35.
Gayd.: Gaydon p. p. F. Guessard et S. Luce. Vers. Paris 1862.
Graal: Le roman du Saint Graal p. p. F. Michel. Vers. Bordeaux 1841.
Greg.: Vie du Pape Gregoire le Grand p. p. V. Luzarche. Seite, Vers. Tours 1857.
Guiart: Branche des royaux lignages, chronique métrique de Guillaume Guiart p. p. J. A. Buchon. Bd. Vers. Paris 1828.
Gui N.: Gui de Nanteuil p. p. P. Meyer. Vers. Paris 1861.
Guiot: Des Guiot von Provins bis jetzt bekannte Dichtungen hgg. von Wolfart u. San Marte. Vers. Halle 1861.
Haveloc: Lai d'Havelok le Danois p. p. F. Michel. Vers. Paris 1833.
Horn: Das anglonormannische Lied vom wackern Ritter Horn hgg. v. Brede u. Stengel. Vers. Marburg 1883.
Huon: Huon de Bordeaux p. p. F. Guessard et C. Grandmaison. Vers. Paris 1860.
Jehan: Jehan et Blonde in Oeuvres poétiques de Philippe de Remi p. p. H. Suchier. Vers. Paris 1885.
Joufrois: hgg. v. Hofmann und F. Muncker. Vers. Halle 1880.
Jourdain: Jourdain de Blaivies hgg. v. K. Hofmann. Vers. Erlangen 1882.
Lais (Name): Die Lais der Marie de France hgg. v. K. Warnke. Vers. 2e ed. Halle 1900.
Lancelot: Der Karrenritter hgg. v. W. Foerster. Vers. Halle 1899.
Langtoft: The Chronicle of Pierre de Langtoft ed. by Th. Wright. Bd. Seite. London 1866.
Le Bel: Chronique de Jean le Bel p. p. J. Viard et E. Depréz. Bd. Seite. Paris 1904/5.

Les Chron. Nor.: Les Chroniques de Normandie p. p. F. Michel. Seite. Paris 1839.
Les Narb.: Les Narbonnais p. p. H. Suchier. Vers. Paris 1898.
Madel.: La vie de Madeleine hgg. v. R. Reinsch. Vers. 1880 Herrigs Archiv 64.
Main.: Mainet Fragments p. p. G. Paris. Teil. Vers. Romania IV p. 305 ss.
Manek.: La Manekine, Oeuvres poét. de Ph. v. Remi p. p. H. Suchier. Vers. Paris 1884.
Marech.: L'Histoire de Guillaume le Maréchal p. p. P. Meyer. Vers. Paris 1891—94.
Maugis: Maugis d'Aigremont p. p. Castets. Revue des lang. roman. 36. Vers. Montpellier 1892.
M. Brut: Der Münchener Brut hgg. v. K. Hofmann u. K. Vollmöller. Vers.. Halle 1877.
Meliad.: Meliador p. p. A. Longnon. Vers. Paris 1895—99.
Melus.: Mellusine p. p. F. Michel. Vers. Niort 1854.
Mort Aim.: La mort Aymeri de Narbonne p. p. J. Couraye du Parc. Vers. Paris 1884.
Mousket: Chronique de Philippe Mouskes p. p. Le Baron de Reiffenberg. Vers. Bruxelles 1836—38.
Nichol.: Maistre Wace's St. Nicholas hgg. v. N. Delius. Vers. Bonn 1850.
Octav.: Octavian hgg. v. K. Vollmöller. Vers. Heilbronn 1883.
Ogier: La chevalerie Ogier de Danemarche p. p. J. Barrois. Vers. Paris 1842.
Orson: Orson de Beauvais p. p. G. Paris. Vers. Paris 1899.
Palerne: Guillaume de Palerne p. p. H. Michelant. Vers. Paris 1876.
Parten.: Partenopeus de Blois p. p. R. Crapelet. Vers. Paris 1834.
Poem. mor.: Poème moralisé sur les propriétés des choses p. p. G. Raynaud. Livre, Chap. Rom. XIV p. 442 ss.
Poit.: Roman du comte de Poitiers p. p. F. Michel. Vers. Paris 1831.
Prince Noir: Le Prince Noir p. p. F. Michel. Vers. London et Paris 1883.
Pris. Cord.: La prise de Cordres et de Sebille p. p. O. Densusianu. Vers. Paris 1896.
Pris. d'Al.: La prise d'Alexandrie par Guillaume de Machaut p. p. L. De Mas Latrie. Vers. Genève 1877.
Proverb.: Li Proverbe au vilain hgg. v. A. Tobler. Sprichwort-Nr. Leipzig 1895.
Raguid.: La vengeance Raguidel hgg. v. M. Friedwagner. Vers. Halle 1909.
Raoul: Raoul de Cambrai p. p. P. Meyer et A. Longnon. Vers. Paris 1882.
Renaut: Renaus de Montauban oder die Haimonskinder hgg. v. H. Michelant. Seite, Vers. Stuttgart 1862.

Ren. N.: Le Roman du Renart p. p. D. M. Méon t. IV. Vers. Paris 1826.
Rol.: La Chanson de Roland p. p. L. Gautier. Vers. 8e ed. Tours.
Rou: Roman de Rou hgg. v. H. Andresen. Teil, Vers. Heilbronn 1877—79.
St. Gilles: La vie de St. Gilles p. p. G. Paris et A. Bos. Vers. Paris 1881.
Sone: Sone von Nausay hgg. v. M. Goldschmidt. Vers. Tübingen 1899.
St. Louis: Jean Sire de Joinville, Histoire de St. Louis p. p. N. de Wailly. Absatz. Paris 1874.
Theb.: Le roman de Thèbes p. p. L. Constans. Vers. Paris 1890.
Tresor: Li livres dou tresor par Brunetto Latini p. p. P. Chabaille. Seite. Paris 1863.
Trist. B.: Le Roman de Tristan par Béroul p. p. E. Muret. Vers. Paris 1903.
Trist. Th.: Le roman de Tristan par Thomas p. p. J. Bédier. Vers. Paris 1902.
Troie: Le roman de Troie p. p. L. Constans. Vers. Paris 1904—12.
Tyr: Guillaume de Tyr et ses continuateurs p. p. P. Paris. Bd. Seite. Paris 1879/80.
Vierge: La vie de la Vierge de maître Wace p. p. Luzarche. Seite. Tours 1859.
Villeh.: Geoffroi de Villehardouin, La Conquête de Constantinople p. p. E. Bouchet. Absatz. Paris 1891.
Villon: Grand Testament, Oeuvres complètes de François Villon p. p. Longnon. Vers. Paris 1892.
Voyage Charl.: Karls des Großen Reise nach Jerusalem und Constantinopel hgg. v. E. Koschwitz. Vers. Leipzig 1895.
Wilh. Engl.: Das Wilhelmsleben v. Chr. v. Troyes hgg. v. W. Foerster. Vers. Halle 1899.
Wistace: Wistasse le Moine hgg. v. W. Foerster und J. Trost. Halle 1891.

Inhalt.

Seite

Vorwort 5

Das Meer 7

A) Die Stellung der Altfranzosen zum Meere im allgemeinen 7
(Namen und Beiwörter. — Furcht und Abscheu vor dem Meere. — Gefährlichkeit der Seefahrt.)

B) Der Sturm 11
(Namen. — Schilderungen. — Schematismus. — Literarisches Hilfsmittel. — Aussetzen.)

C) Wunderglaube 16
(Die Heiligen, Maria. — Legenden. — Mittel gegen Seenot. — Meeresungeheuer. — Geheimnisvolle Inseln.)

D) Erzeugnisse des Meeres 22
(Salzgewinnung. — Fischerei.)

Die Seefahrt 26

A) Das Schiff 26

a) Die Schiffsgattungen 26
(1. Allgemeine Bezeichnungen. — 2. Schiffsarten des Mittelmeers. — 3. Schiffsarten des Atlantischen Oceans. — 4. Unerklärte Schiffsbezeichnungen. — 5. Bezeichnnngen für Flotte.)

b) Die Schiffsteile und Schiffsgeräte 51
(1. Schiffsbau. — 2. Der Rumpf. — 3. Das Steuer. — 4. Die Takelage. — 5. Der Anker und das Ankertau. — 6. Sonstige Geräte. — 7. Schiffsnamen.)

B) Die Navigation 73

a) Die Orientierung 73
(1. Benennung der Meere. — 2. Kurs und Distanz. — 3. Wind- oder Strichrose. — 4. Loten.)

b) Die Fortbewegung 83
(1. Die winterliche Unterbrechung der Seefahrt. — 2. Anwendung der Riemen. — 3. Anwendung des Segels. — 4. Verhalten bei Sturm. — 5. Fahrtgeschwindigkeit.)

c) Das Aus- und Einlaufen 93
(1. Bedeutung von Ebbe und Flut. — 2. Auslaufen. — 3. Einlaufen.)

Seite

C) Die Häfen 99
a) Verschiedene Häfen 99
(1. Im Atlantischen Ocean. — 2. Am Mittelmeer.)
b) Einrichtung der Häfen 104
(1. Äußere Anlage. — 2. Aufsicht und Abgaben.)
D) Die Verwendung des Schiffs 107
a) Im Handel 107
(1. Waren. — 2. Menschen.)
b) Bei der Personenbeförderung 109
(1. Gelegentliche Beförderung. — 2. Massentransport. — 3. Seekrankheit. — 4. Gefahren.)
c) Im Kampf 115
(1. Die Taktik bei einer Seeschlacht. — 2. Belagerung von Seestädten. — 3. Dienstpflicht der Lehnsleute.)
E) Der Seemann 122
a) Die Besatzung 122
(1. Kapitän. — 2. Steuermann. — 3. comito. — 4. Matrose.)
b) Leben und Charakter 128
(1. Wirtschaftliche Lage. — 2. Charakterzüge.)
Schluß: Redensarten und Vergleiche, die dem Seewesen entnommen sind 135
Index 138
Benutzte Literatur 143

Lebenslauf.

Am 6. März 1889 wurde ich, Wilhelm Frahm, der Sohn des Kgl. preuß. Oberbahnassistenten Carl Frahm und seiner Frau Pauline, geb. Fiekas, zu Forst (Lausitz) geboren. Michaelis 1898 trat ich in die Sexta des Realgymnasiums des Johanneums zu Hamburg ein, das ich Michaelis 1907 mit dem Reifezeugnis verließ. Zunächst wandte ich mich für ein Semester nach Grenoble, um Neuere Sprachen und Geographie zu studieren. Michaelis 1908 wurde ich bei der Universität Göttingen immatrikuliert, an der ich, mit Ausnahme des Sommersemesters 1909, das ich in München verbrachte, meine ganze Studienzeit — 11 Semester — verlebte.